

Miguel José San Claudio Santa Cruz

El Atlántico norte español, un  
espacio estratégico para un  
Imperio. Siglo XVI: Una visión  
Arqueológica

Departamento  
Ciencias de la Antigüedad

Director/es  
Martin Bueno, Manuel

<http://zaguan.unizar.es/collection/Tesis>



Reconocimiento – NoComercial – SinObraDerivada (by-nc-nd): No se permite un uso comercial de la obra original ni la generación de obras derivadas.

© Universidad de Zaragoza  
Servicio de Publicaciones

ISSN 2254-7606



Tesis Doctoral

# EL ATLÁNTICO NORTE ESPAÑOL, UN ESPACIO ESTRATÉGICO PARA UN IMPERIO. SIGLO XVI: UNA VISIÓN ARQUEOLÓGICA

Autor

Miguel José San Claudio Santa Cruz

Director/es

Martin Bueno, Manuel

**UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA**

Ciencias de la Antigüedad

2018



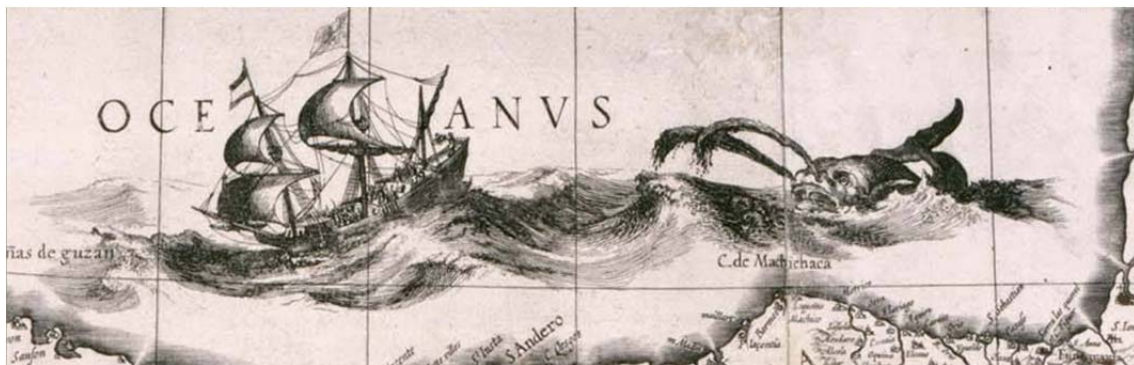
Mucho antes de ser granjeros,

Fuimos marinos.

George F. Bass

De Traba ao Villano  
esténdese informe,  
cal negra serpente,  
cal caimán enorme,  
a costa de ferro,  
a costa de bronce,  
manchada d'areas,  
qu'a trozos a cobren,  
somella unha besta,  
unha besta enorme,

1



Pieter van den Keere, 1615. Biblioteca Nacional de España.

plagada de tiña,  
de lepra deforme.  
O fero Britano,  
cruzando do norte,  
de medo tembrando,  
escrama de longe:  
<<¡A costa do pranto,  
a costa da morte!>>

Eduardo Pondal(1835-1917)

## 1.-INTRODUCCIÓN

*No hay más que una historia: La historia del hombre.  
Todas las historias nacionales no son más  
que capítulos de la mayor.*

Rabindranath Tagore

2

El mar es una línea de comunicación vital para el ser humano, pone en contacto territorios, incluso los más alejados, que de otra manera tendrían difícil el establecer vínculos fuera de su radio de acción directa. Un acceso cómodo al mar es uno de los requisitos de la mayor parte de las sociedades prósperas del planeta. En el pasado, desde el surgimiento de las primeras sociedades organizadas, el medio acuático se convirtió en la principal vía de relación e intercambio que ha conocido la humanidad. Su dominio y la negación de su uso al adversario es lo que ha caracterizado a las pocas naciones con vocación de dominio universal del planeta.

A una mentalidad <<continental>> el mar podría parecer un medio hostil al hombre; una fuente de peligros exteriores como invasiones o guerras, o una vía comprometida por lo azarosa, pero todo eso es la excepción. Los tránsitos por mar son en la mayor parte de las ocasiones seguros, únicamente cuando se produce la excepción es cuando las miradas se focalizan en este medio, resaltando la anécdota y olvidando el continuo fluir de relaciones a su través. El contacto callado, diario, entre las gentes de los diferentes pueblos ribereños poca noticia ha dejado en la historia. El aspecto pacífico de estos contactos es lo que es preciso resaltar, más allá de guerras y conflictos, de recuerdo necesario, pero no exclusivo, y el desvelar el mar como fuente de oportunidades más que de problemas y peligros.

Las relaciones comerciales del planeta hoy, lo mismo que en el pasado, se desarrollan principalmente por mar. Los contactos y relaciones por vía marítima son un factor fundamental para comprender lo que hoy en día es Europa, sin el dominio del mar por los europeos, indiscutido durante siglos, el mundo sería muy diferente del que hoy conocemos. Las distancias físicas entre dos puntos tienen más que ver con el tiempo y el esfuerzo necesario para cubrirla que con la geografía, la facilidad del tránsito es el factor determinante en cualquier desplazamiento.

El mar ha sido la más rápida, económica, segura y cómoda vía de comunicación de todos los tiempos. En palabras de John Elliott: <<El mismo océano, antes contemplado como una barrera de separación, es visto ahora como una vía de comunicación que une pueblos y comunidades>> (Elliott 2001).

En un planeta como el nuestro, donde las aguas cubren las dos terceras partes de su superficie, resulta cuando menos extraño que reciba el nombre de Tierra. Metidos en paradojas resulta asimismo extraño que se conozca mucho mejor la superficie de determinados planetas de nuestro sistema solar de lo que conocemos el fondo de nuestros mares y océanos.

Situada en una de las periferias de Europa, apartada de los más importantes focos culturales del continente de los últimos dos mil años, Galicia se encuentra inmersa en la más importante vía de intercambio que ha conocido la humanidad. Por las aguas que rodean el noroeste peninsular ha discurrido la comunicación comercial y

humana más importante de la Historia. <<La gran carretera universal que se llama Océano Atlántico>> (El puerto de Vigo 1920), en nuestros días diríamos autopista. Esta realidad geográfica y humana ha dado espacio para contemplar el Atlántico Norte como <<una sola comunidad de gentes, bienes e ideas>>, cuyo estudio puede abordarse desde las influencias mutuas, las relaciones comerciales, y las rivalidades internacionales (Elliott 2001).

La costa gallega se encuentra, comunicada por los caminos de agua, a menos de 5 días de navegación de los puertos de los Finisterres gemelos de Bretaña y Cornualles. La misma ruta desarrollada por vías terrestres ocuparía varias semanas de camino. No es extraño que el golfo de Vizcaya se configure como una especie de Mediterráneo con múltiples relaciones e influencias que podemos rastrear desde la prehistoria.

Pero no sólo las relaciones intraeuropeas tienen importancia en la navegación desarrollada en estas costas. La apertura del planeta a la navegación global desde finales del siglo XV, ha puesto todavía más a esta costa en el vértice que va a dominar el tránsito desde el norte de Europa hacia prácticamente el resto del planeta. Así un brazo fundamental en el intercambio triangular entre Europa, África y América, cruza precisamente frente a este Finisterre. Las rías y el denso sistema fluvial gallego actuaron - y en algunos casos todavía actúan - como sistemas de penetración en el territorio, constituyendo un sistema de conectividad dentro de un modelo espacial que integra rutas marítimas, fluviales y terrestres.

El comercio marítimo ha sido, y sigue siendo para determinados tráficos, el medio de transporte más eficaz por rápido y económico de todos los conocidos. La gran capacidad de carga de las naves, la posibilidad de navegar sin paradas ni descansos, en largas travesías con muy pequeños recursos humanos en relación al volumen de la carga transportada, hizo del transporte marítimo la manera más sensata, económica y racional de comunicar parajes geográficamente lejanos.

El mar es parte del imaginario propio de las comunidades que a él se asoman, es también una referencia que las define culturalmente frente a aquellos cuya situación está alejada de él. Un espacio con la personalidad del que se asoma al noroeste peninsular ha generado una cultura y un imaginario marítimo propio con una personalidad muy destacada y diferenciada.

El espacio marítimo tiene espesor, frente al mundo en dos dimensiones por el que transita el ser humano continental. Más allá de la superficie existe una tercera dimensión que no fue conquistada por el ser humano hasta el pasado siglo XX. La Civilización, la Historia, cabalga sobre las olas. Esta realidad ha generado un destacado Patrimonio Cultural Subacuático en nuestro entorno del que sólo ahora comenzamos, aunque tímidamente, a ser conscientes.

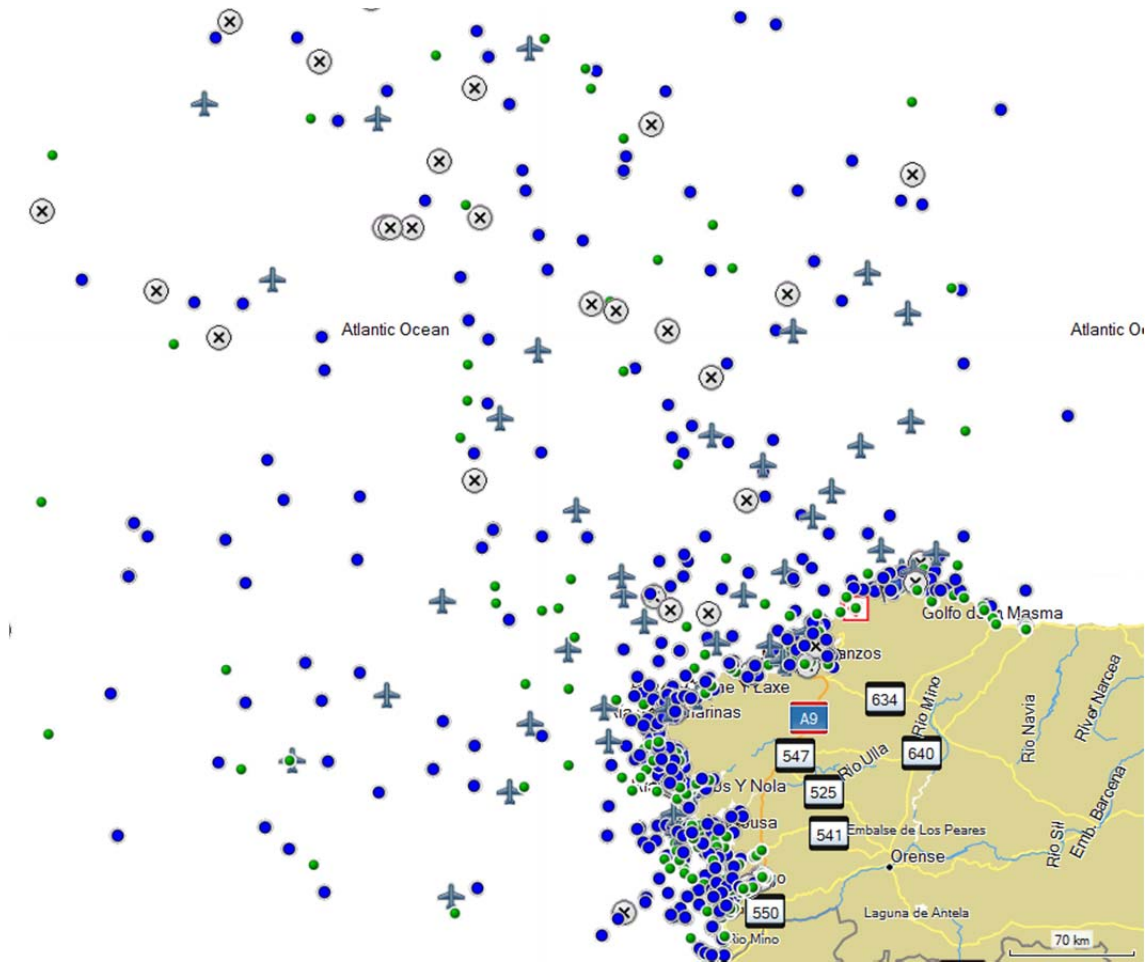
Muchas de las actividades que el ser humano ha desarrollado a lo largo de su historia son susceptibles de dejar restos materiales. Es a partir de estos restos materiales que han sobrevivido al tiempo (Castro y Fonseca 2014) con los que la arqueología, entendida como ciencia, reconstruye el pasado. El estudio arqueológico de cualquier faceta de la actividad humana es factible, no importa el período cronológico en que se haya desarrollado y el medio en que se encuentre. En muchas ocasiones es la única fuente de información de la que disponemos cuando se trata de comprender algún aspecto del paisaje o de las tareas desarrolladas en un lugar por cualquier sociedad. Esto es especialmente cierto en la cultura marítima, en la que numerosos aspectos nos son todavía desconocidos, bien porque las fuentes documentales no son explícitas, no existen, o bien porque los restos materiales de su existencia no han llegado a nosotros, salvo aquellos que hoy se conservan bajo el agua. Conocemos la

actividad humana en lugares y momentos muy alejados temporal y espacialmente de nosotros y sin embargo en ocasiones somos incapaces de comprender la funcionalidad o la manera de desarrollar una actividad en lugares y momentos mucho más cercanos a nosotros. Es entonces cuando aparece la Arqueología como el único método susceptible de reconstruir el pasado.

La Arqueología desarrollada en el medio subacuático, viene a paliar la falta de documentación sobre comunicaciones, tráficos y rutas que no han dejado otra traza que aquellos objetos materiales abandonados o perdidos bajo las aguas. Por ejemplo resulta muy significativo el estudio del tráfico de metales los cuales suelen desaparecer, fundidos, una vez llegados a su destino, perdiendo cualquier traza de tal tráfico. Sólo la localización de naufragios su carga puede demostrar empíricamente este tipo de relaciones.

Uno de los aspectos fascinantes de la Arqueología Subacuática es que no está sujeta a un marco espacial. Mientras la Arqueología desarrollada en el medio aéreo limita su actividad a las culturas asentadas en un territorio concreto, la Arqueología Subacuática, puede abarcar a cualquier cultura que haya desarrollado navegación por una zona determinada. Ahí radica una de las más claras oportunidades de este patrimonio para su rentabilización científica y cultural.

Pretendemos ofertar una visión sobre un período crucial de la Historia de nuestro



Más de mil naufragios documentados de buques y aeronaves en las aguas alrededor de la esquina noroccidental de la Península Ibérica. Los puntos verdes indican buques de propulsión a vela, las aspas refieren a sumergibles. Elaboración propia.

país y por ende de la humanidad que sirva de auxilio a aquellas iniciativas vinculadas con la Historia y la arqueología marítima de finales del siglo XVI.

La historiografía al uso, en particular la anglosajona, mantiene una visión claramente desdeñosa o chauvinista según el caso, y hasta peyorativa acerca de los avances que en todo tipo de frentes se hicieron necesarios para la nueva etapa histórica que se le habría a la humanidad a través de la expansión europea iniciada a finales del siglo XV. Esta visión resulta especialmente intensa aplicada a los años finales del siglo XVI, cuando sin base suficiente, se insiste en la escasa calidad de los buques de origen ibérico, su equipamiento y hasta de sus tripulaciones y oficiales.

La Historia navegó - lo sigue haciendo - 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 un espacio submarino de la que no todos somos conscientes, pero que es muy real pese a encontrarse en un medio hostil a la presencia humana. El empleo de este espacio marítimo por el ser humano, tanto sea para el transporte, la extracción de recursos e incluso actividades tan humanas como la guerra, ha dejado, como en cualquier otra actividad de nuestra especie, restos materiales que estamos en condiciones de estudiar y proteger.

Bajo el agua se acumula un Patrimonio Cultural que por desconocido, rico y exótico presenta una gran espectacularidad y un intenso atractivo social. Ese Patrimonio Cultural Subacuático no sólo tiene que reflejar procesos históricos de las costas inmediatas. Sobre todo en el ámbito marítimo, los restos materiales que se conservan pueden ser producto de sociedades muy alejadas geográficamente. La arqueología subacuática, salvo excepciones muy concretas,<sup>1</sup> no se basa en el estudio de asentamientos. En su mayor parte se desarrolla sobre objetos móviles que son las embarcaciones empleadas en el tráfico.

Con esta premisa, la historia general de Europa, que a través de las diferentes sociedades que la constituyen, han escrito capítulos fundamentales de la Historia Universal. Así, las embarcaciones perdidas en estas costas se han convertido en yacimientos arqueológicos que vinculan la historia general a un área que a priori en muchas ocasiones se ha presentado como una tierra apartada de las corrientes culturales europeas. Sin su posición respecto a la vía de navegación que discurre por estas aguas, resultaría impensable la riqueza de testimonios materiales acumulados sobre y bajo las aguas.

Aun huyendo de una visión eurocéntrica hemos de reconocer que al menos en los últimos dos milenios Europa ha sido un escenario y un centro irradiador fundamental en el devenir humano del planeta. La expansión que llevó a Europa a dominar la práctica totalidad del planeta se hizo por mar, y sólo el dominio absoluto del mismo explica dicho dominio. Gran parte del tráfico generado en la fase de expansión, y en la posterior de explotación, pasará frente a las costas gallegas y será el generador, no sólo del riquísimo Patrimonio Cultural Subacuático que se aloja bajo las aguas en el noroeste peninsular, sino también de la influencia que ese tráfico marítimo supuso para el poblamiento costero. La necesidad de controlar ese tráfico, protegerse de él y utilizar esa vía provocó, y todavía provoca, cambios que vamos a rastrear en el presente trabajo.

---

<sup>1</sup> Como son los asentamientos hoy sumergidos, resultado de determinaos procesos geológicos que conllevaron la inundación de parajes anteriormente emergidos y que contaron con presencia humana.



En los últimos años hemos venido desarrollando una labor de catalogación de yacimientos arqueológicos subacuáticos en las costas gallegas. Hemos documentado la presencia de buques naufragados de casi todas las nacionalidades y culturas presentes en la historia europea. Desde época romana hasta el presente es difícil imaginar cualquier proceso histórico que haya tenido un componente naval, que no haya dejado huellas en estas aguas, ya que donde existe navegación se producen naufragios. Desde la expansión musulmana hasta las dos guerras mundiales, pasando por la primera globalización ibérica, la industrialización o el proceso colonial europeo, de todos estos procesos podemos rastrear restos materiales bajo las aguas que hoy en día no son sólo parte del patrimonio cultural español o gallego, sino que son parte del patrimonio común de la humanidad, siendo este territorio y las autoridades que lo administra simples depositarios de una herencia que entendemos como común.

Casi cualquier nacionalidad o cultura puede vincularse al Patrimonio Cultural Subacuático aquí conservado a través de los restos materiales. Muchos de los yacimientos arqueológicos generados están dotados de un importante valor histórico y patrimonial. A pesar de que la mayoría de ellos todavía permanecen desconocidos, estamos convencidos que saldrán a la luz a medida que avancen los trabajos de investigación sobre el riquísimo Patrimonio Cultural Subacuático gallego. Paulatinamente se irán desvelando recursos patrimoniales en nuestras aguas generados por procesos históricos en ocasiones muy alejados.



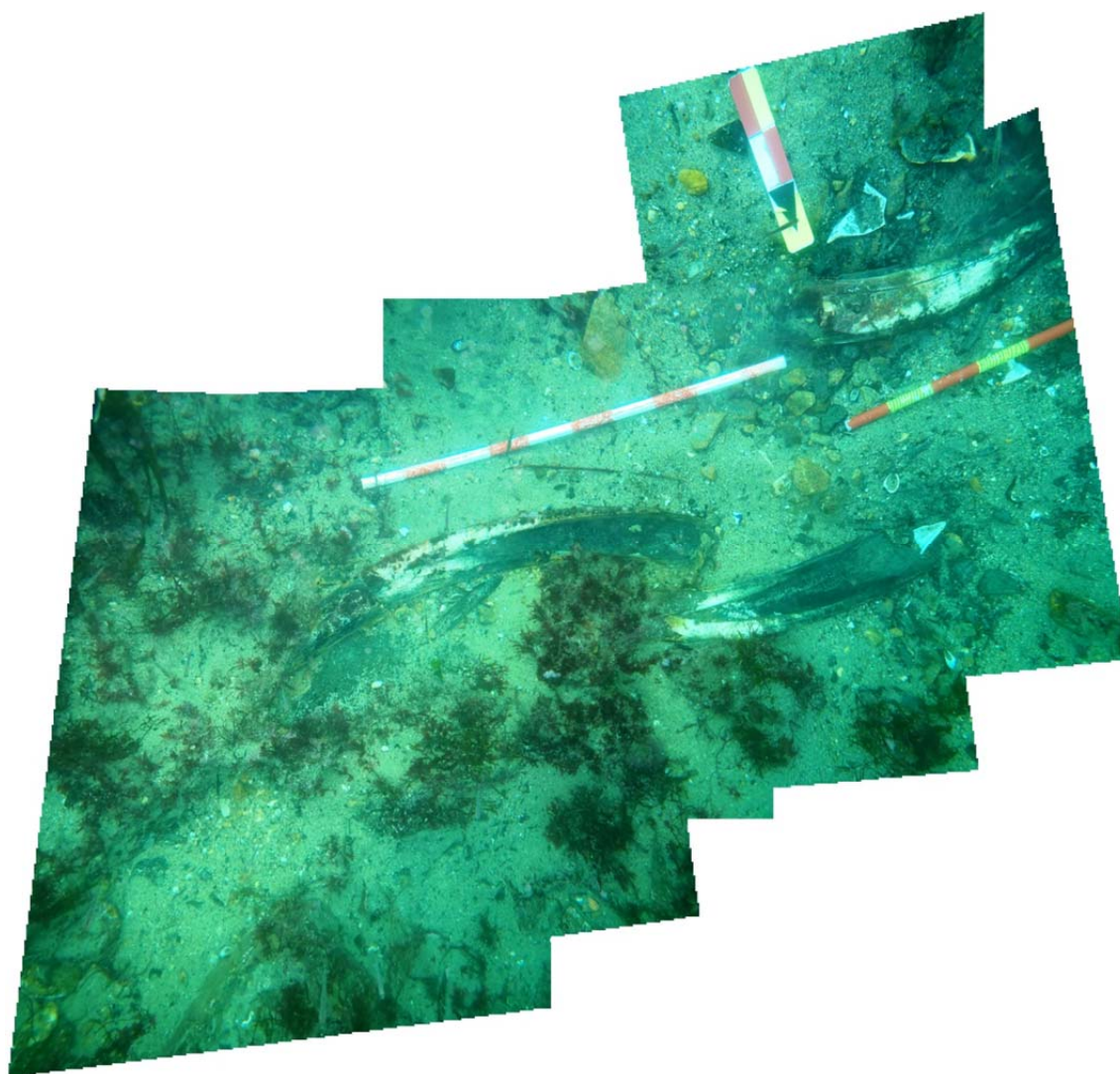
Trabajos sobre un cargamento de ruedas de molino en un pecio del entorno del cabo Finisterre. Fot: MSC.



Esta conexión cultural se puede manifestar también indirectamente. El comercio desarrollado por vía marítima, relacionando distantes puntos del planeta, tiene reflejo material bajo las aguas que rodean a la comunidad gallega en los objetos arrojados o perdidos por las embarcaciones del tráfico. El comercio con las posesiones españolas en el golfo de la Plata o en América en general encuentra su paralelo en el tráfico mercante británico con la India o el holandés con sus establecimientos en el Índico y todo esto hoy es constatable a través de los materiales localizados en los yacimientos arqueológicos sumergidos situados en el noroeste peninsular.

La guerra, que al igual que en tierra, no es más que otra forma humana de relación, queda reflejada por restos materiales que constituyen hoy en día yacimientos arqueológicos localizados o rastreables en aguas gallegas. En este sentido destacan las guerras de religión desarrolladas en Europa a finales del siglo XVI, junto con episodios como la Guerra de Sucesión Española, las Guerras Napoleónicas o ambas Guerras Mundiales. Hemos de recordar que la privilegiada situación geoestratégica de Galicia la ha convertido en escenario de casi cualquier conflicto bélico intraeuropeo que haya tenido una componente naval.

A través del diverso Patrimonio Cultural Subacuático presente en el entorno gallego, podemos entender que la Historia no es un compartimiento cerrado. En la mayoría de



Defensas de elefante en el pecio del vapor británico Great Liverpool hundido en la playa de Gures en 1846. Transportaba un riquísimo cargamento desde la India, vía Alejandría hacia Gran Bretaña. Fot: MSC.

sus procesos existen sutiles lazos que interactúan por debajo del simple hecho histórico relacionando sociedades y culturas que, a través del mar, se convirtieron a partir del siglo XVI, por primera vez en la Historia, en globales. Buques alemanes, con armamento inglés, transportando tropa italiana, con destino a efectuar un desembarco en Irlanda, partidos de un puerto portugués, no serán un elemento inaudito en la génesis del Patrimonio Cultural Subacuático en cualquier parte del mundo, y de manera especial en el Atlántico, en el momento que estudiamos. En esta línea demostraremos que la Historia Atlántica tuvo muchos más actores y mucho más diversos que lo que la historiografía al uso no ha contemplado más que una pugna entre la protestante Inglaterra y la católica España, en una visión simplista.

En la actualidad el Patrimonio Cultural en general está siendo cuestionado lo mismo que gran parte de la cultura occidental. Esta tendencia resulta más evidente en las últimas décadas y parece querer dedicar los escasos recursos disponibles en este ámbito hacia una cultura de bajo nivel, abandonando la tradicional preeminencia de museos, bibliotecas y sitios arqueológicos en este campo (Castro y Fonseca 2014). Así, a pesar del fuerte aumento de las tasas impositivas en determinadas sociedades occidentales, como es el caso de España, son muy escasas las iniciativas culturales que reivindicquen o aun simplemente estudien el pasado marítimo de una nación tan eminentemente marítima como lo ha sido España durante la mayor parte de su Historia.

Los arqueólogos se ven precisados a modificar sus objetivos para intentar convencer a unos políticos con cada vez menor nivel cultural, e interesados únicamente en obtener beneficios a corto plazo con propuestas inmediatas y de escaso recorrido.

La divulgación del legado material no sólo resulta ventajosa, sino que es una obligación. La reformulación del discurso histórico del pasado en base a los objetos



El tráfico marítimo y los procesos históricos fosilizan en objetos materiales, testimonio de los mismos. Una pequeña parte de los materiales recuperados de un dragado en el puerto de Baiona, Pontevedra. Fot: MSC.

materiales sumergidos permite establecer puntos de encuentro a través de la Historia entre grupos sociales incluso alejados geográficamente. El Patrimonio Cultural Subacuático puede tener múltiples orígenes y la sociedad que se asoma a las costas inmediatas no es más que la administradora de un legado que nos vincula a todos. Acudiremos así a reforzar la faceta social y cultural del Patrimonio Cultural y ofreceremos una visión democrática y universalista del mismo, alejada de victimismos y planteamientos chauvinistas. Al trabajar con objetos materiales la Arqueología es menos susceptible de caer en ese tipo de planteamientos, comunes en otras disciplinas históricas más interpretativas.

El ofrecer este Patrimonio y la lectura histórica que de él se deriva a la divulgación y a la rentabilidad turístico-cultural permitirá revertirlo a la sociedad como un recurso capaz de rentabilizar la investigación realizada en su estudio.

La Universidad española, tan indiferente acerca de la cultura material de procedencia subacuática, en general, y del campo de la tecnología de otros tiempos, en particular (Casado Soto 2006), tampoco ha asumido la tarea de promover el estudio del importante legado cultural que se conserva bajo las aguas. Esto es especialmente grave en una zona como la gallega donde la cultura marítima ha jugado y todavía juega un papel trascendental en la cultura y donde tantos elementos del pasado han sido generados por el incesante tráfico marítimo que se desarrolla por sus aguas. Ninguna de las tres universidades gallegas ha desarrollado esfuerzos destacables en este campo.

Así en la búsqueda de los escasos recursos disponibles, la necesidad de encontrar un retorno que permita rentabilizar las imprescindibles inversiones públicas y la escasa atención ejercida desde el ámbito académico dificultará el simple reconocimiento de este Patrimonio Cultural que, por estar bajo el agua, tiene el inconveniente añadido de su escasa visibilidad para la sociedad en general.

Este último factor impide una presión mayor por parte de la propia sociedad la cual se escandalizaría de conocer de primera mano la triste situación de conservación de este Patrimonio que, no por mojado, tiene menor importancia que aquel situado en el medio aéreo.

### 1.1.-Panorama actual

<<Que no está muerto lo que puede yacer eternamente,  
Y en los eones venideros hasta la muerte puede morir>>  
Abdul Alhazred, Necronomicón  
(H.P. Lovecraft, La llamada de Cthulhu)

Cuando en 1965 comenzó la búsqueda del Mary Rose, la mayor parte de los arqueólogos de las universidades y museos se rieron de los colegas que excavaban en el fondo del mar. Los consideraban más unos musculosos deportistas o fantasiosos aventureros que científicos a los que había que tomar en serio. Los hombres y mujeres que investigaban, con las botellas de aire comprimido a la espalda, buques hundidos y asentamientos, mantenían una lucha doble: contra la incredulidad de sus propios colegas y contra la codicia de buscadores de tesoros y buceadores ladrones (Hoffmann 1987).



Cuando Hoffmann escribió el párrafo anterior en tiempo pretérito, en el año 1985 (original publicado en Alemania), la Arqueología Subacuática ya estaba asentada como disciplina científica en universidades, museos y centros de investigación de toda la Europa no comunista. Treinta años después, en España la situación es aquella que dibujara Hoffmann para los inicios de la investigación de campo sobre el Mary Rose... ¡medio siglo atrás! Si bien existen algunos ejemplos y espejismos de investigación en Arqueología Subacuática dentro de nuestras fronteras, la situación deja de ser la óptima ya para un mero país en vías de desarrollo.

La Arqueología Subacuática española apenas ha alcanzado el ámbito académico en un par de Universidades,<sup>2</sup> la transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas ha dejado en manos de funcionarios alejados y despreocupados del ámbito marítimo la gestión de un patrimonio entendido por éstos mayoritariamente como una fuente de problemas más que de oportunidades. Los intentos de burocratizar una actividad que se encuentra más allá del límite de conocimiento de



Campaña La Albufereta 2014. Fot: MSC.

<sup>2</sup> Cádiz acaba de iniciar una muy prometedora andadura en este aspecto.

legisladores y funcionarios, ha añadido aún más confusión y trabas a la hora de fomentar una disciplina limitada en su mayor parte a los estudios de impacto ambiental preceptivos en las obras públicas.

El estudio, conservación y acrecentamiento del Patrimonio Cultural Subacuático, ha sido asumido con total naturalidad en todos los países desarrollados del mundo. No se encontrará en todo el occidente desarrollado y aún más allá, en amplias áreas del área Indo-pacífica, una región como la norteña de la península ibérica, huérfana de instituciones y medios de investigación en este campo. Resulta llamativo el caso del área gallega, asomada a la ruta comercial más intensa que haya conocido la humanidad, poseedora de un Patrimonio Cultural Subacuático envidiable, en cantidad y sobre todo en diversidad.

Más de 1000 naufragios y puntos de interés arqueológico han sido identificados por el que suscribe durante las tareas de redacción del Inventario del Patrimonio Cultural Subacuático de Galicia del que ha sido director. La conservación de todo ese patrimonio pasa por su localización y estudio, trabajos que en la actualidad se realizan de forma esporádica y con apenas medios materiales y humanos.<sup>3</sup>

El *Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español*, plasmado en un documento conocido como Libro Verde, elaborado en el año 2009, propugnaba el desarrollo de programas de documentación, elaboración de inventarios y levantamiento de cartas arqueológicas. Nada, o muy poco de ello, se ha llevado a cabo desde entonces. España, como resulta sabido dispone de cuatro centros nominalmente dedicados a aspectos relacionados con el Patrimonio Cultural Subacuático. Ninguno de ellos presenta un óptimo de operatividad y en algunos casos ésta es testimonial o burocrática. Para desarrollar las tareas recomendadas en el Libro Verde, no existe en todo el Norte de la península ibérica ninguna institución, o infraestructura que pueda asumir esta tarea. Circunstancia que se repite en los dos archipiélagos y en las plazas de soberanía norteafricanas.

Es del todo punto imposible proteger o conservar lo que se desconoce y teniendo en cuenta la fragilidad del Patrimonio Cultural Subacuático, es imprescindible al menos conocer su situación y estado de conservación. Esta tarea necesita un planteamiento riguroso y metódico que desarrolle un trabajo continuo en las áreas de trabajo establecidas. Hasta el momento no se ha encontrado mejor solución en ningún país del mundo que el establecer institutos de investigación especializados en esta área dotados de medios económicos y el personal especializado necesario. Así se recoge en el citado Libro Verde:

Recomendar a todas las Comunidades Autónomas afectadas la creación y, en su caso, mejora de Centros de Arqueología Subacuática, con el fin de que asuman todo tipo de actuación directa sobre el Patrimonio Cultural Subacuático, una vez sean dotados de los medios técnicos y humanos precisos (Grupo de Trabajo del Comité de Coordinación Técnica del Consejo del Patrimonio Histórico 2009).

Sólo unas cuantas Comunidades Autónomas peninsulares han desarrollado centros para el estudio y gestión de su Patrimonio Cultural Subacuático.<sup>4</sup> En la actualidad

<sup>3</sup> A finales del año 2016, además, nos fue encargada la redacción de un Sistema de Información Geográfico respecto al Patrimonio Cultural Subacuático situado en las aguas interiores y del Mar Territorial que rodea las costas de Galicia.

<sup>4</sup> Los centros de investigación en toda Europa se cuentan por decenas, existiendo países como Inglaterra, Francia o Alemania en los que sólo aquellos centros oficiales - no vinculados a instituciones educativas o fundaciones privadas - superan la decena.

existe un Centro Nacional y tres autonómicos en nuestro país. Los centros como propone el Plan Nacional - de los cuales no se ha creado ni uno, ni potenciado ninguno de los existentes - lejos de convertirse en instituciones cerradas en sí mismas, deberían actuar como núcleo de apoyo al estudio, difusión y rentabilización del Patrimonio Cultural Marítimo.

Se advierte un fuerte desequilibrio entre la España Atlántica y la Mediterránea, pues mientras todas las instituciones españolas se vuelcan hacia el Mediterráneo, el océano Atlántico se encuentra huérfano de investigación en este campo.<sup>5</sup> Por ello en España la investigación arqueológica subacuática se ha centrado casi en exclusiva sobre el mundo clásico, siendo muy escasos los trabajos sobre la edad de oro de la navegación hispánica, durante la cual, desde la Península se expandieron los horizontes de la humanidad por todos los rincones del planeta.

La Generalidad de Cataluña se dota, al absorber el preexistente CIAS gerundense, del Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, por decreto 237/1992. Un organismo capaz de responder a las necesidades que plantea el Patrimonio Cultural Subacuático en aguas catalanas.

En la Comunidad Autónoma Valenciana se ha establecido desde 1996 el Centre d'Arqueologia Subaquàtica de la Comunitat Valenciana, dependiente del Servicio de Patrimonio Arqueológico e Histórico de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano. Este organismo no dispone en la actualidad de los medios personales y humanos necesarios para desarrollar cualquier campaña o intervención, siendo su actividad meramente administrativa.

La Comunidad Autónoma de Murcia disfruta de una situación especial, pues está condicionada a la existencia en Cartagena del Museo Nacional de Arqueología Subacuática, el actual ARQUA, dependiente del Ministerio de Cultura Español. La existencia de este organismo hace innecesaria por redundante la puesta en marcha de un proyecto similar a nivel autonómico, dándose la circunstancia de que dicho centro ha operado - en las escasas campañas que ha realizado - hasta el momento de manera casi exclusiva en esa provincia.

La Comunidad Autónoma de Andalucía, continuando en la línea catalana, creó el Centro Andaluz de Arqueología Subacuática, cuya sede se encuentra en La Caleta, Cádiz, en un intento de crear un organismo que disponga de todos los medios para desarrollar labores de documentación y protección. Este centro ha devenido en una estructura administrativa y de restauración de materiales de procedencia húmeda sin apenas intervenciones subacuáticas.

En Cantabria, las labores de Arqueología Subacuática estuvieron ligadas al *Museo Marítimo de Santander* desde el año 1981. En 1983 se constituyó el LIAS (Laboratorio para Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas) con sede en el Museo Marítimo del Cantábrico de aquella ciudad. La actividad de este centro ha sido sin embargo muy escasa y hoy ha desaparecido.

---

Países como Bulgaria, Rumanía, Suiza, y aún otros más pequeños o recién nacidos como Macedonia Albania, Croacia,... todos ellos, sin excepción, cuentan con sus propios centros encargados de la investigación y gestión de su Patrimonio Cultural Subacuático.

<sup>5</sup> Una excepción al vuelco de la arqueología submarina hacia el Mediterráneo podría ser el caso gaditano, aunque, a pesar de encontrarse en el Océano Atlántico, su vinculación cultural se inclina hacia aquel mar.

En el País Vasco no existe ningún organismo dedicado a la Arqueología Subacuática, aunque la Diputación de Guipúzcoa asumió la mayoría de los trabajos de investigación que se desarrollaron en sus aguas.

En las dos comunidades insulares los trabajos resultan muy esporádicos y en base a hallazgos concretos o a investigaciones puntuales. Ambos archipiélagos carecen de cualquier estructura, aunque en el caso Balear se realizaron algunas intervenciones desde el Museo de Cartagena, además el centro catalán ha desarrollado campañas en sus aguas.

Galicia es una de las pocas comunidades ibéricas que no ha sido capaz de establecer en algún momento un mecanismo específico para la custodia de su riquísimo Patrimonio Cultural Subacuático

Este atraso de la comunidad gallega resulta más doloroso teniendo en cuenta que fue pionera en el campo que nos ocupa, pues ya desde los primeros años de la década de los setenta del pasado siglo existieron grupos más o menos estables que realizaban tareas de prospección e investigación en Arqueología Subacuática en Galicia. Es esta una faceta de la Arqueología Subacuática en España, donde determinados centros como museos, o alguna Universidad amparan proyectos que, aunque muy puntuales, permiten seguir manteniendo una pequeña llama de esperanza en la protección del Patrimonio Cultural Subacuático.<sup>6</sup>

En general esta actividad adolece de la constancia y la perseverancia que le conferiría a los trabajos una planificación general y metódica, aunque fraccionada en las diferentes comunidades autónomas. La ausencia de una política estatal, aplicada en las diferentes comunidades autónomas es la principal carencia del sistema español y lo que impide que su Patrimonio Cultural Subacuático sea estudiado y aprovechado en todos los órdenes a semejanza de lo que ocurre en el resto de los países desarrollados.

La falta de recursos impide el estudio sistemático de yacimientos para establecer, como mínimo, el estado de conservación, los riesgos previsibles y las medidas correctoras que garanticen su conservación. Las diferentes administraciones concernidas se han distinguido hasta ahora por el desinterés hacia el Patrimonio Cultural Subacuático. Sí es verdad que en los últimos años se está comenzando, al menos a dedicar algún esfuerzo a la georeferenciación e inventario de estos hallazgos casuales.

No todos los yacimientos existentes en el medio subacuático han sido registrados. De la mayoría de ellos desconocemos incluso su mera existencia. No han quedado recogidos en las fuentes, o bien éstas no han sido consultadas todavía. Tampoco han sido localizados hasta el momento por el cada vez mayor número de buceadores que, entre otros actores, acceden al medio subacuático.

---

<sup>6</sup> Ejemplos actuales son el Museo de Alicante y sus campañas de prospección desarrolladas en el yacimiento de la Albufereta<sup>6</sup>, fondeadero en uso al menos desde época ibérica. Mención merecen los trabajos desarrollados en el pecio Bou-Ferrer donde la Generalitat Valenciana ha conseguido desarrollar un proyecto de excavación de un pecio en colaboración con el Ayuntamiento de Villajoyosa, Vilamuseu y la Fundación General de la Universidad de Alicante. En Galicia, el Proyecto Finisterre que desarrollamos en aguas gallegas con el soporte de la Xunta de Galicia y el apoyo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Universidade Nova de Lisboa y el Institute of Nautical Archaeology, College Station, Texas, permitió llevar a cabo un trabajo de documentación sobre determinados yacimientos subacuáticos en las costas gallegas.

En definitiva la gestión de nuestra riqueza patrimonial subacuática debiera conducirse a través de la investigación científica para garantizar su conservación, acrecentamiento y rentabilización y entender este patrimonio como un recurso científico, cultural, educativo y turístico, único y original.

La península ibérica, situada en la salida natural del Mediterráneo y circundada en su fachada oeste por la ruta de navegación del Atlántico atesora un Patrimonio Cultural Subacuático inmenso. El que las dos naciones ibéricas hayan sido talasocracias durante siglos, hace que el recurso cultural subacuático sea además de inmenso, exclusivo, en él se puede compendiar prácticamente toda la Historia de Occidente en los últimos dos milenios y medio. La variedad de orígenes de esta herencia cultural permite integrar la mayor parte de las tradiciones culturales europeas en las aguas que rodean a la Península. Toda esta variedad y riqueza patrimonial ha de ser vista como una oportunidad, aunque de forma paradójica parece que nuestros responsables culturales la contemplan como una dificultad o inconveniente, vista su renuencia de décadas a la hora de destinar recursos para su estudio y conservación.

La vinculación del Patrimonio Cultural Subacuático español con el proceso científico, educativo y de formación, además de su aprovechamiento mediante su explotación racional a través de un turismo de calidad y la difusión mediante la alta cultura - por una oferta innovadora a la vez que atractiva - es un objetivo que todavía estamos lejos de alcanzar.

## 1.2.-Fuentes

Tanto durante la investigación como a la hora de plasmar esta tesis hemos combinado los recursos escritos y orales con los restos materiales localizados durante los trabajos realizados en las aguas costeras gallegas durante el último cuarto del siglo XX y las dos primeras décadas del XXI.<sup>7</sup> Es por ello el peso que la Arqueología Subacuática y el Patrimonio Cultural Subacuático presenta a lo largo de estas páginas. Nos pareció útil el aprovechamiento de los recursos materiales supervivientes de los hechos históricos que vamos a tratar, lo que consideramos una novedad para este espacio y momentos históricos elegidos.

En cuanto a las fuentes históricas hemos recogido diversa documentación conservada en diferentes archivos: Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona; General de Simancas, Valladolid; Archivo General de Indias, Sevilla; General de la Armada, Ciudad Real, protocolos notariales, archivos de los obispados de Mondoñedo, Santiago y Tuy.

La tradición oral ha tenido una importancia fundamental en este trabajo, como no podía ser de otra manera al referirse al Patrimonio Cultural Subacuático, en una zona tan falta de investigación como es la que nos ocupa. La falta de trabajos específicos sobre Historia Marítima y Arqueología Subacuática en particular, nos ha llevado a considerar el uso de fuentes orales como imprescindible a la hora de fijar y documentar determinados aspectos, sobre todo aquellos relacionados con hallazgos o recuperaciones de materiales, desaparecidos en su mayoría a día de hoy. La actividad diaria de los pescadores ha favorecido la localización de yacimientos arqueológicos subacuáticos, algunos de los cuales nos ha sido comunicado por esta vía. Las informaciones recabadas de buceadores, pescadores y otros profesionales del mar, nos han permitido ubicar yacimientos de interés arqueológico o patrimonial, aunque muy pocos de ellos han sido estudiados directamente.

<sup>7</sup> Tanto en aquellas intervenciones dirigidas por el autor - la mayoría - como en las desarrolladas por otros investigadores.



En lo que se refiere a los elementos que pudiéramos considerar auxiliares de la navegación y que incluimos en el Patrimonio Marítimo recogido en el presente trabajo, las fuentes documentales empleadas fueron sustancialmente las mismas: bibliografía, toponimia, cartografía y fuentes archivísticas, todas las cuales nos han dado las claves para situar ayudas a la navegación y elementos defensivos que protegieran al territorio y a la población costera de los riesgos procedentes del mar. Fortalezas, puertos, astilleros, establecimientos fabriles e industriales, y aún vigías y alertas han sido documentadas en su mayor parte siguiendo estas fuentes.

La toponimia es consecuencia de la necesidad de la población de organizar su realidad espacial. Las denominaciones geográficas aplicadas a un territorio pueden hacer referencia a determinados atributos, referir actividades desarrolladas, hallazgos, hechos, interpretaciones históricas, etc. El análisis toponímico y el talasonímico - para ser más estrictos cuando nos referimos al medio marino - conjugados con las fuentes documentales de naturaleza cartográfica, nos ha permitido, por ejemplo, jalonar las posiciones desde las que se ejercía el control sobre las aguas costeras.

Merece la pena destacar la existencia de una toponimia oceánica casi desconocida que se aplica a los fondos marinos, escenarios de actividades humanas realizadas sobre todo por pescadores. Para estos profesionales resulta útil organizar este espacio mediante topónimos relativos a parajes submarinos e incluso a los pecios que conservan.<sup>8</sup> Todo este conocimiento está próximo a desaparecer. La pérdida de peso del sector pesquero, provocada por una paulatina reducción de la flota, así como la disminución paulatina de estos profesionales, provocará en pocas décadas la desaparición de ese conocimiento si no es recogido y reflejado documentalmente.

La riqueza cartográfica conservada en diferentes archivos de nuestro país y la procedente de la colección acumulada por la familia San Claudio, nos ha permitido consultar no sólo mapas y cartas náuticas generales, muy útiles a la hora de situar antiguos topónimos hoy olvidados o viejas construcciones actualmente desaparecidas, sino a planos de detalle de obras y reformas en diferentes elementos costeros, tales como castillos, fortalezas, vigías, factorías y alertas. El análisis toponímico del área de estudio es una de las fuentes empleadas en cualquier estudio arqueológico y por supuesto ha sido también empleada en este caso, desvelando la presencia de yacimientos hoy desaparecidos.

Muy útil ha sido la consulta de la serie histórica de las cartas náuticas, y de los correspondientes derroteros, imprescindibles para la interpretación de aquellas. Estas fuentes permitieron conocer desde un punto de vista náutico la evolución de los elementos patrimoniales situados en la costa. El estudio de la cartografía y la comparación con los derroteros (el más antiguo escrito a finales del siglo XII) nos ha desvelado la evolución de las costas, su poblamiento y los elementos de apoyo a la navegación que hoy podemos incluir dentro de la categoría de Patrimonio Marítimo. El estudio de este recurso ha permitido recoger elementos contruidos o topónimos desaparecidos, en ocasiones, siglos atrás.

La fotografía aérea ha permitido situar con precisión determinados elementos. Comparando las imágenes realizadas en fechas diferentes hemos podido documentar la evolución costera a lo largo del tiempo.

<sup>8</sup> Con nombres o topónimos tales como: Pecio de las Vagonetas, Mercante de Afuera, Cereixeiro, Yate Sonda, Submarino, Avión, etc.

Tanto en la bibliografía, como en las hemerotecas consultadas, se han recogido datos o noticias de elementos de naturaleza arqueológica susceptibles de localizarse en las aguas y costas gallegas. Las obras generales explican los procesos históricos que han modelado el poblamiento costero y la formación y evolución de los yacimientos subacuáticos.

Las fuentes habituales en un trabajo como el planteado provienen de entrevistas orales, fuentes documentales, intervenciones arqueológicas y los hallazgos casuales.

Los resultados obtenidos por nuestra parte hasta ahora en los trabajos realizados en Arqueología Subacuática en Galicia<sup>9</sup> nos ofrecen abundante información acerca de un buen número de yacimientos. Otros autores han desarrollado asimismo algunas campañas en aguas gallegas y cuya información accesible en los archivos será asimismo empleada en el presente trabajo.

La sistemática labor pesquera y marisquera en aguas gallegas favorece hallazgos de naufragios y extracciones casuales de material arqueológico. Los profesionales del mar - pescadores, buceadores, mariscadores y marineros - son los que mejor conocen los fondos marinos que es el lugar donde desarrollan su actividad profesional. Muchos de ellos conocen la situación de numerosos naufragios, aunque, al no poder cotejar esos datos con las fuentes documentales, son incapaces de situar cronológica o culturalmente - y mucho menos - identificar esos pecios.<sup>10</sup> En muchas ocasiones estos materiales quedan inéditos. Nos proponemos identificar y localizar el mayor número de ellos.

El desarrollo del buceo deportivo, uno de los deportes náuticos con mayor desarrollo en los últimos años, ha conllevado la aparición de varios centros de buceo en aguas



Cañón procedente del puerto de Laxe y que hemos atribuido a la fragata Nuestra Señora de los Placeres, hundida en 1793 en aquel lugar. Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.

gallegas. Esta mayor presencia de seres humanos bajo el mar ofrece oportunidades de localizar yacimientos arqueológicos subacuáticos.<sup>11</sup> Este tipo de centros tiene una parte muy importante de su negocio en el buceo en pecios.

Los recursos que nos ofrece en nuestros días el mundo digital son numerosos y en todos los aspectos del conocimiento humano. Es tanta la información disponible que en ocasiones la dificultad es dilucidar lo que puede ser útil para los objetivos buscados y la credibilidad de los mismos.

La importancia de cada una de estas fuentes fue en general relativa y sólo ha podido valorarse una vez que se puso en conjunto en el contexto del presente trabajo, sobre todo tras plasmarla en el Sistema de Información Geográfica elaborado. Los datos procedentes de los archivos consultados fueron en realidad bastante decepcionantes en cuanto a información concreta. La bibliografía ofreció recursos imprecisos en su mayor parte. Las informaciones orales, en su mayor parte fueron muy generales y bastante repetitivas.

En general, los datos recabados de forma individual fueron fragmentarios e imprecisos en sus aspectos arqueológicos y patrimoniales y distaron mucho de ofrecer seguridad. Una vez que toda esta información dispersa y poco específica fue puesta en común ha ofrecido resultados que nos han permitido establecer las pautas tanto para determinar los lugares de importancia marítima, como aquellos puntos de concentración de elementos de interés patrimonial. El cruce de información entre las fuentes documentales y los datos arqueológicos, permitió relacionar los pecios localizados con los naufragios producidos en la zona. Un fenómeno similar se ha producido con respecto a la información documental de yacimientos terrestres previamente conocidos. En este sentido, los naufragios de los galeones Nuestra Señora de la Anunciada o del Santiago de Galicia, pudieron ponerse en relación con los pecios localizados en punta Restelos y en el puerto de Ribadeo respectivamente gracias a los elementos materiales localizados y a la información documental recabada. Lo mismo ocurrió con el pecio localizado en las proximidades de Casa del Ladrón, cabo Silleiro con la galeaza Zúñiga o la Napolitana, ambas supervivientes de la Gran Armada de 1588 y perdidas en aquel punto el 17 de octubre de 1591.

### 1.3.-Una visión arqueológica.

<<En su morada de R'lyeh,  
Cthulhu muerto aguarda soñando>>  
(H.P. Lovecraft, La llamada de Cthulhu)

La Historia y la Arqueología son una oportunidad para hacer el pasado presente.

La Arqueología, considero que mucho más la subacuática, posee una perspectiva romántica que puede enmascarar análisis más profundos. (Filipe Castro Com.pers.).

El imperio español del siglo XVI, disperso por cuatro continentes tenía la imperiosa necesidad de sostener un poderío militar que le permitiera mantener abiertas las

<sup>11</sup> Aunque la tendencia de estos centros de buceo a concentrar su actividad en puntos muy concretos, repitiendo inmersiones siempre en los mismos parajes, limita un tanto la localización de nuevos yacimientos.

18

18

18

18

18



18

18

accesible que constituye un recurso cultural al que apenas se le presta atención. La situación de la Arqueología Subacuática y el patrimonio Cultural Subacuático en España es desoladora. Las administraciones públicas tanto estatales como autonómicas apenas destinan recursos a este campo en contraste con los países de nuestro entorno. Aún aquellos que pudiéramos considerar varios escalones más abajo en el ámbito del desarrollo, han venido desde hace décadas comprendiendo que bajo las aguas que administran se conservan vestigios del pasado que es necesario conocer, no sólo para proteger, sino por propia responsabilidad (Brady 2008).

El abandono en el que se encuentra este recurso en Galicia - y en la mayor parte de España - no tiene explicación objetiva. Galicia, a principios de los años 80 ya contaba con equipos activos en investigación arqueológica subacuática en La Coruña y en Pontevedra - Vigo en torno a sus museos arqueológicos. Estos aficionados - la arqueología surge siempre de aficionados -, encuadrados por arqueólogos, realizaron numerosas campañas de investigación y publicaciones científicas meritorias. La aparición de la Xunta de Galicia laminó esta actividad. Personalismos, ánimo de control, y muy probablemente ignorancia y desconocimiento de la materia, la condenaron a languidecer hasta nuestros días. Pocos y dispersos intentos se han realizado desde entonces por reactivarla.

Le hemos dado la espalda al mar, lo percibimos con una mezcla de desconocimiento y desconfianza. En muy pocos casos lo identificamos como fuente de oportunidades. El miedo a innovar y a buscar nuevos caminos no hace más que ahondar en esta situación.

El estudio de los restos materiales del pasado, como es el caso, dispone de su propia disciplina que a través de la praxis correcta permite su estudio y obtener los conocimientos que tales objetos nos pueden transmitir. Hace ya mucho que la Arqueología ha superado los marcos cronológicos y hoy en día es susceptible de intervenir sobre cualquier resto material del pasado humano.

No compartimos en absoluto la idea de algunos autores (López 1980) que pretenden las dificultades de ejecutar intervenciones arqueológicas en aguas gallegas. Frente a las supuestas dificultades de realizar investigaciones en estas aguas, siempre he planteado que en los países del norte de Europa en general tienen condiciones bastante más adversas que las existentes en las aguas del noroeste y sin embargo allí, llevados por su interés en esta disciplina se ejecutan algunos de los proyectos de investigación más avanzados del planeta. Galicia tiene algunos inconvenientes para el desarrollo de esta disciplina en sus aguas, pero sin embargo tiene muchas más ventajas.

Las primeras intervenciones en Galicia en relación con el Patrimonio Cultural Subacuático tuvieron que ver con la actuación de cazatesoros. Así el <<ouxetivo sobmariño, deica hai uns anos foi Rande>> (López 1980). Rande, pese a lo escaso de su aportación científica, se ha convertido en el referente de la Arqueología Subacuática en Galicia, tanto al nivel popular como en la mentalidad de la sociedad. Reconocemos que en su momento debió de ser el más importante de los yacimientos arqueológicos subacuáticos de Galicia, antes de que las decenas de intentos de rescate de la inexistente carga de metales preciosos, destruyesen la mayoría de los pecios de la ensenada de San Simón.

Quizás la mayor aportación científica y cultural de la Flota de la Plata de 1702 ha sido el servir de escaparate tecnológico de la inmersión de los últimos 200 años. Rande fue un punto privilegiado donde aplicar los últimos avances en la tecnología del buceo, siempre con la promesa de que con los nuevos avances se tendría éxito



allí donde las expediciones anteriores habían fracasado. El primer intento mediante la moderna escafandra de buceo lo realizó un equipo encabezado por el ingeniero norteamericano John S. Potter. Su falta de conocimientos específicos acerca de la metodología de intervención y aún del propio objeto de su búsqueda, la Flota de la Plata de 1702, condenó su intervención al fracaso,<sup>13</sup> lo mismo que a todas las anteriores.

La enorme riqueza patrimonial depositada en los fondos de las costas gallegas, atrajo iniciativas de <<recuperación>>, incluso desde el ámbito deportivo. Un ejemplo lo constituye la conocida Expedición Galatea, organizada por la OJE<sup>14</sup> pontevedresa sobre un pecio localizado en la playa de Santa María de la Lanzada. Durante muchos años esta consideración deportiva de la Arqueología en el medio subacuático, fue el único hábito de vida que tuvo la actividad patrimonial en el medio subacuático en Galicia, ante la total indiferencia de las estructuras académicas tanto españolas como Gallegas.

La Universidad de Santiago de Compostela, a través del Club Universitario de Actividades Subacuáticas, se involucró en este tipo de tareas de recuperación de materiales sin el más mínimo criterio arqueológico. Más allá del simple coleccionismo, únicamente subyacía cierto espíritu deportivo. Estas actividades se realizaron en unas cuantas jornadas en torno a las primaveras de los años 74 y 75, en el entorno de la desembocadura del río Ulla y las torres medievales de Oeste. Por supuesto el Departamento de Prehistoria de esa Universidad nunca mostró el menor interés en el Patrimonio Arqueológico situado más allá de la línea de bajamar hasta hace unos pocos años, y ello de manera muy parcial y con escasa ambición.

Las dos nuevas Universidades de Vigo y La Coruña no quisieron o supieron recoger este testigo, abandonado y continuaron con líneas de docencia e investigación lo más apartadas posibles del ámbito marítimo, tan crucial para la comunidad autónoma que las alberga. Resulta por ello normal que para agravar más la situación, la propia Universidad viguesa, se permitiera el disparate de homenajear - por dos veces - a un infausto cazatesoros belga, a pesar de la indignación expresada en ambas ocasiones por su propio Departamento de Arqueología (Lancho 2015).

Los trabajos desarrollados por el Museo Arqueológico de San Antón, junto con el GIRAS<sup>15</sup> del Club del Mar de La Coruña, a partir de los años 70 del siglo XX, estuvieron autorizados y subvencionados por la Inspección Técnica de Excavaciones Arqueológicas de la Dirección General del Patrimonio Artístico, del Ministerio de Cultura español. Serán las primeras intervenciones que intentarán dar una visión científica a esta actividad mediante su vinculación al Museo Arqueológico de La Coruña. Será a partir de sus intervenciones cuando conceptos como la planimetría y las intervenciones sistemáticas aparecerán en el estudio del Patrimonio Cultural Subacuático en aguas gallegas.

Introduce este grupo por primera vez en Galicia el concepto de Carta Arqueológica, con una inspección de los lugares identificados mediante las diferentes fuentes utilizadas, por regla general la información oral. El GIRAS desarrollará su actividad principalmente en la provincia coruñesa con una única intervención en la ría de Vivero, Lugo, en el pecio de la fragata de la Armada Española Santa María Magdalena.

<sup>13</sup> De hecho nunca tuvo la menor oportunidad de encontrar un tesoro en este yacimiento pues la carga de metales preciosos había sido retirada en su mayor parte antes de la llegada de la flota angloholandesa a la ría de Vigo.

<sup>14</sup> Organización Juvenil Española, dependiente de la *Secretaría General del Movimiento*.

<sup>15</sup> Grupo de Investigación y Recuperación Arqueológica Subacuática

Los lugares donde interviene de manera irregular este grupo será en Finisterre (Punta del Almirante), Laxe (punta de la Ola), Centroña y la bahía de La Coruña. De todas formas nunca pudo abandonar el aspecto deportivo debido a que todos los buceadores eran deportistas sin formación específica en Arqueología.

La gestión del Patrimonio Cultural Subacuático debería de pasar por <<un equipo autónomo, autosuficiente y científicamente adecuado podrá resolver los problemas arqueológicos, técnicos y financieros inherentes a la exploración submarina>> Estas palabras que, excusando el léxico empleado, suscribirá cualquier profesional de esta disciplina, fueron parte de las conclusiones del <<II Congreso Internacional de Arqueología Submarina>>, celebrado en Albenga en 1958 (III Congreso Internacional de Arqueología Submarina 1961).

Ni siquiera lo anterior existe en nuestro país, ni a nivel nacional ni autonómico, los escasos centros existentes,<sup>16</sup> cuatro en un país con una decena de autonomías costeras más el Estado, dependen todos ellos de presupuestos ajenos, no pueden desarrollar sus propios planes, e incluso ni siquiera están dirigidos por personal <<científicamente adecuado>>. Ciertamente la situación no puede ser más desoladora. Esta incapacidad conlleva la pérdida de oportunidades para que España alcance el puesto que merece por su propia Historia en el ámbito cultural marítimo. Siendo la mayoría de estos trabajos basados en fuentes documentales y ausentes de intervención directa sobre los restos materiales dejados por el objeto de estudio.

Nuestra sociedad parece alejarse cada vez más de actividades sin beneficio inmediato, pero además demanda nuevos alicientes, tanto culturales como de ocio, y muy a menudo de ambos a la vez. El ansia de conocimiento y la fascinación que determinados acontecimientos ejercen sobre el público, hace que los aspectos culturales cada vez más están más presentes en el ocio de amplias capas de la población. Estos aspectos culturales sirven además como elementos diferenciadores entre territorios que permiten individualizar la oferta.

#### 1.4.-Una visión personal

<<sobre el cauce que secó remaré.  
Sobre el polvo, al avanzar,  
abriré camino al mar.>>

Manolo Garcia  
Quimi Portet

Hoy en día quizás se venda mejor la exploración del espacio exterior que la exploración de esos lugares que todavía quedan por descubrir en el fondo de los océanos. Sin embargo es en los mares donde se encuentran la mayoría de las reservas de materia prima, energía y alimenticias, las cuales en un futuro a medio plazo se han de encontrar a nuestro alcance. De nada nos ha de servir descubrir grandes reservas de minerales en el espacio si nos es imposible aprovecharlas. Es por eso que el futuro de la búsqueda de recursos para nuestra civilización se halla en el mar, y para que encontremos la manera de aprovecharlos hemos de conocer lo más posible de ese medio tan desconocido en tantos aspectos.

El estudio de nuestro espacio interior implica a todas las ramas de la ciencia a nuestro alcance. Cualquier disciplina resulta aplicable en esta investigación, incluidas las ciencias humanas que, actuando cada una en su campo y fundidas todas juntas, nos ofrecen una visión que no siempre es contemplada en el estudio científico

<sup>16</sup> Ninguno en el área noratlántica - cantábrica.

de los mares. El estudio de la presencia humana en el océano cerrará el panorama conjunto de la información que los océanos atesoran. Esta investigación hoy está por hacer y a nosotros nos toca el ir despejando caminos.

En este orden de cosas podríamos decir que existen dos realidades aunque en universos diferentes; una la situada sobre las aguas, la real para nosotros, animales terrestres. La otra se sitúa bajo el mar más allá de las costas. Esta segunda realidad que se nos ofrece en un universo tridimensional, no por menos conocida deja de ser real.

Aunque con sus propias características este otro espacio, el sumergido, ha sido partícipe del transcurrir de la vida humana en el planeta. Hay pocos sucesos ocurridos en el transcurrir del tiempo que no hayan dejado su huella en nuestras aguas o que éstas no estuvieran más o menos implicadas en los mismos. No hemos de olvidar que este planeta está cubierto en sus 7 décimas partes por las aguas. Este espacio marítimo es compartido por la humanidad que se asoma a sus costas, que es la mayor parte de los habitantes del planeta azul. Pues bien, en el mar la historia también ha dejado su huella. Se trata de un proceso que con sus propias características es una historia relacionada con los avatares de la tierra firme.

Los primeros recuerdos que guardo de mi infancia se refieren a un pequeño puerto de la Costa de la Muerte, en Galicia, allá por el año 1967 o 68. Corcubión es quizás el concello más diminuto de esa franja costera. Un pueblo que paulatinamente ha venido decayendo desde la primera mitad del siglo XX. Fue el puerto postmedieval de la ría homónima que tomó el relevo al más antiguo de Cee, mas al interior de la ría y por tanto más protegido pero demasiado sensible a la acción de las mareas.

Galicia contó con una floreciente industria de empresas de salvamento de buques desde finales del siglo pasado que alimentaba en parte los altos hornos del norte de España. Si al principio estas empresas eran extranjeras, pronto empresas locales comenzaron a desarrollarse en los puertos gallegos. Mi abuelo materno, José Santa Cruz creó una de tales compañías, quizás la que más éxito tuvo en toda la región en su momento. Buzos dotados de equipos clásicos en ocasiones se establecían por cuenta propia como independientes. Esta actividad recibió un último empujón con la aparición de la escafandra autónoma y sobre todo con el desarrollo del regulador que permitió el buceo con narguilé. El final de esta industria a finales de los años 60 vino marcado con la caída de los precios de las materias primas y la competencia con los mercados del Lejano Oriente más económicos en todos los casos.

El empleo de la escafandra clásica para las labores de desguace significaba un aprovechamiento muy poco eficiente de las horas de trabajo del buzo, esto suponía que los buques en que intervenía mediante este método de extracción raramente se agotaban y era general que los materiales recuperados en los pecios situados a mayor profundidad se ceñían casi exclusivamente a la extracción de anclas, cadenas, calderas, máquinas, ejes y hélices, quedando el resto del buque sin retirar. Además los límites de profundidad a que se intervenía nos permiten señalar que a partir de los 35 metros de profundidad se da por seguro que los pecios se encuentran casi inalterados.

La intervención de estas empresas de desguace se desarrollaba de dos maneras. La primera se realizaba sobre buques recientemente perdidos, lo que dado el volumen de naufragios en aguas gallegas no presentaba dificultades pues el suministro estaba garantizado. En segundo lugar se establecían recompensas para los pescadores que facilitaran información de pecios de buques desconocidos. En ambos casos era preceptivo el obtener un permiso de las Autoridades de Marina que, mediante el



pago de un porcentaje sobre el material recuperado, autorizaba los trabajos. Normalmente las empresas contaban con varios permisos diferentes en puntos que permitieran los trabajos en un lugar cuando las circunstancias climatológicas en otro lo desaconsejaban. Por descontado existía la picaresca de intervenir en pecios próximos sin contar con autorización. De esta forma no sólo se retiraban los materiales de los vapores perdidos sino que si la suerte o el chivatazo oportuno ponían al alcance los cañones de un viejo velero, estos también acababan alimentando los hornos de las siderúrgicas. Es de mencionar que dado el nulo valor, en el caso de la artillería de hierro, que tenía el mineral de estas piezas a causa de los siglos de inmersión que soportaban, los cañones eran ocultados en el fondo de las cargas de los camiones para no ser rechazadas en la compra.

La familia de mi madre, junto a mi padre buceador profesional y capitán de la Marina Mercante, establecieron una estación de salvamento de buques y recuperación de metales de buques hundidos en Corcubión. Ésta se unía a otras gestionadas por otros hijos y un yerno de mi abuelo en Camelle o El Barquero.

Las primeras conversaciones que recuerdo entre las personas de mi entorno están siempre vinculadas a los barcos, los equipos de buceo, los naufragios y los envíos de metal recuperado del fondo del mar a la factoría que en la coruñesa calle de



Vapor pesquero Santa Urbana, armadores José y Miguel San Claudio. Fot: Miguel San Claudio San Pedro.

Orillamar centralizaba la actuación de esta estación, como las de las otras repartidas en diferentes puntos de la costa gallega regentadas por mis tíos, hermanos o cuñados de mi madre.<sup>17</sup>

No es por tanto que mi vida profesional la vinculara al mar. Que esa vinculación me dirigiera por el camino de la Historia tiene más que ver con mi abuelo paterno, armador de un buque pesquero, el Santa Urbana, hijo de uno de los más famosos

<sup>17</sup> Estas factorías estaban situadas en El Barquero y Camelle.

patrones de pesca gallegos de su época: José San Claudio <<O Chiqué>>, entusiasta lector y coleccionista de arte, libros, sellos,...y lo que se le cruzase, hizo de mí un empedernido lector, sobre todo de temas históricos.

Establecidas las ramas marítimas e históricas falta la vinculación subacuática, proveniente asimismo de la rama paterna, en la cual mi abuelo bibliófilo, apasionado de los deportes marítimos hizo sus pinitos en el buceo, hasta que una rotura de



José San Claudio <<Chiqué>> asomado en el puente del vapor Santa Urbana. Fot: Miguel San Claudio San Pedro.

tímpanos acabó para siempre con esa afición, no sin antes darle tiempo a inculcársela a mi padre. El primer equipo de buceo autónomo que entró en casa, mucho antes de que yo naciera, fue, como no, un Spirotéchnique. Provino directamente de París, de matute, merced a un piloto de Iberia amigo de la familia. Cuentan que se le compró directamente al ex rey Faruq de Egipto, al parecer por entonces presidente del Club Alpine Sous Marin francés, primer club de buceo autónomo del mundo, con permiso del <<Club des scaphandres et de la vie sous l'eau>> fundado por el comandante Le Prieur en 1935, aunque basado en su primitivo

equipo de buceo, anterior al regulador a demanda de Cousteau - Gagnan que fue alrededor del que se formaría el club <<Alpine Sous Marin >> en 1946 (Perrier 2008).

Este equipo fue uno de los primeros en Galicia y con él mi abuelo y mi padre accedieron a una dimensión hasta entonces vedada. Por entonces el buceo, sobre todo el autónomo, por novedoso, era una actividad llena de misterio y que aportó muchas novedades al trabajo subacuático, de lo que mi padre supo obtener partido. Muy aficionado a los deportes náuticos, sobre todo a la vela y a la pesca submarina,<sup>18</sup> supo poner esta nueva técnica al servicio de la empresa de su suegro e integrar los conocimientos del buceo autónomo en el salvamento de buques o en la recuperación de sus restos. Fue uno de los pioneros del buceo autónomo profesional en Galicia y ayudó a formarse a muchos otros y junto con algunos de ellos iniciaron diversas actividades profesionales en este campo.

No olvidaré nunca un regalo de reyes que me hicieron de niño y que consistía en un equipo de buceo completo con sus botellas de aire comprimido de plástico, y gafas y aletas a juego y las arriesgadas exploraciones submarinas que realicé a lo largo del pasillo de la casa de mis abuelos durante aquel año.



El por entonces moderno remolcador de salvamento Finisterre, propiedad de la empresa de José Santa Cruz López. Archivo.

Con once años, en el pueblo originario de la familia de mi padre, en Cariño, con el cabo Ortegal en un extremo, ya consentía en ser hazmerreir de pulpos y diversas especies de lábridos, hasta que cayó en mis manos el primer fusil de pesca submarina, que por entonces se vendían en las jugueterías, antes de esta fiebre reguladora que hoy nos impide casi salir de casa. Se inició entonces una carrera de depredador submarino que durante años forjó en mí además de una cierta experiencia en el buceo, un afán por pasar el mayor tiempo posible bajo el agua. El descubrimiento del traje isotérmico de neopreno, un Nemrod monoforrado, sólo

<sup>18</sup> Fue campeón gallego de pesca submarina en 5 ocasiones en los años 60 y 70 del pasado siglo.



puede compararse con la sensación de respirar bajo el agua, adquirida con el equipo paterno, y bajo su ¿supervisión?, merced a un regulador bitráquea, asimismo marca Nemrod (los reguladores monotráqueas no tienen futuro por incómodos, decía) y un equipo de narguilé facilitado por un pequeño compresor alimentado por un motor de gasolina en superficie.

La decisión de comenzar la carrera de Historia en la Universidad de Santiago de Compostela sólo tuvo que enfrentarse con la idea de cursar estudios de Filosofía, idea que debo a un buen profesor de dicha materia durante los estudios de Bachillerato. Mi tía paterna, Elena, bastó para decantarme a aquello que deseaba y abandonar esta recién nacida vocación filosófica.

Los estudios en Santiago, ciudad que para su desgracia carece de mar, no me apartaron de mis razzas contra la fauna submarina y fue en una de ellas donde alcancé el convencimiento de que mi idea de cursar Historia Moderna para dedicarme al estudio de la navegación en esa época pasaba más bien por el campo de la Arqueología, de la subacuática para ser exactos. En cierta ocasión, a mediados de febrero de 1987, me hallaba de caza bajo las enfilaciones punta Mera, en la ría de La Coruña, cuando descubrí un gran objeto en el fondo al que en principio no supe clasificar. Pensé hallarme ante una campana y como tal la describí al subir al bote que me daba apoyo. Pero una vez en casa, mi ignorancia ante lo que me hallaba, me llevó a consultar la bien dotada biblioteca de mi abuelo - lamentablemente fallecido por entonces - y allí, en el libro de Björn Landstromm *El buque* (Landström 1964, 170) encontré aquel objeto que en realidad más que campana, era mortero de bronce.



Mortero de bronce procedente de la batería costera de punta Mera, localizado a mediados de febrero de 1987 y que hoy se conserva en el Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.

Este hallazgo me llevó a contactar con Don. Rafael Mejuto García, el primer dinamizador de la Arqueología Subacuática en Galicia, quien era por entonces responsable del Departamento de Arqueología Subacuática de la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas. Gracias a este aviso se dio parte a la Xunta de Galicia del hallazgo... que fue inmediatamente expoliado y trasladado a las instalaciones de la Cruz Roja del Mar de La Coruña, cuyos responsables habían llegado a la conclusión de que esta pieza artillera era un magnífico adorno para el jardincito que existe frente a la base de mar, en el dique de abrigo coruñés..

El considerable follón montado, dio con ‘mi’ mortero siendo trasladado al Museo Naval de Ferrol donde en la actualidad se encuentra. Otras dos piezas de artillería asimismo de bronce y de 24 libras fueron extraídas años más tarde del mismo lugar y trasladadas al mismo museo. En este caso el lío lo montó el Capitán General de La Coruña, que protestó contra su contraparte naval de Ferrol, ya que aquellas piezas de artillería provenían en realidad de una batería de costa, responsabilidad del ejército de tierra, no de la Armada. La solución es muy fácil cuando dos se entienden. Las piezas de artillería se repartieron entre ambos ejércitos con lo que de los dos cañones, uno fue a parar al museo del Ejército situado en La Coruña y el otro al Museo Naval de Ferrol. Todos quedaron satisfechos y es que eso de no separar colecciones o descontextualizar yacimientos son preocupación únicamente de especialistas.

Con este hallazgo y otros que vinieron tras él se contribuyó a fijar mi vocación por el Patrimonio Cultural Subacuático. Tras la prematura muerte de Don. Rafael Mejuto, se llevó a cabo una importante intervención arqueológica en Corcubión,<sup>19</sup> dirigida por el Profesor Manuel Martín Bueno, la cual fue mi primera incursión en el ámbito científico de la Arqueología Subacuática.

En la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas, su presidente, Don. Enrique Brandariz, tuvo a bien nombrarme para suceder en el cargo a Rafael Mejuto, y organizamos sendas intervenciones arqueológicas dirigidas por Dña. Clara Garrido y Dña. Rosario Valdés, realizadas en el entorno de la Bahía coruñesa, supusieron una magnífica oportunidad de aprendizaje, no sólo de técnicas de trabajo sino también de organización y gestión de intervenciones (Garrido Martínez y Valdés Blanco-Rajoy 1984), (Garrido Martínez y Valdés Blanco-Rajoy 1984)

La semilla sembrada había germinado y sólo quedaba desarrollarla.

A lo largo de los siguientes años, hasta el presente, intervine en alrededor de un centenar de intervenciones arqueológicas subacuáticas dirigiendo más de 70 de ellas hasta el momento.

### 1.5.-Ética

<<Investigamos para difundir >>  
Pilar Luna Erreguerena

Tanto en el presente trabajo como en nuestra praxis profesional, asumimos en su totalidad las recomendaciones contenidas en la Convención de la UNESCO para la

<sup>19</sup> Este aspecto se tratará pormenorizadamente en su momento.

protección del Patrimonio Cultural Subacuático<sup>20</sup>, así como las expuestas en el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español auspiciado por el Ministerio de Cultura español. Las recomendaciones de ambos documentos son las que animan y fundamentan la presente propuesta.

El organismo internacional fue el primero en tomar conciencia del Patrimonio Cultural Subacuático y el que ha promovido una Convención que permita su correcta gestión y protección. España ratificó la Convención con fecha 6 de julio de 2005 (Plan Nacional para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático s.f.). Además desde el Ministerio de Cultura se promovió la redacción del citado Plan Nacional para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático; de escaso recorrido y menores resultados hasta la fecha.

Mientras la arqueología indaga aspectos científicos y por tanto aspira en convertirse en cultura, los cazatesoros buscan ganar la guerra que los legitime ofreciendo al público resultados inmediatos y fáciles de asimilar. En palabras del profesor Filipe Castro <<los cazadores de tesoros hacen algo que rehúsan hacer los arqueólogos en su mayoría: ellos ofrecen entretenimiento al público >> (Castro 2015). Rebajados a este nivel, por la sociedad y por los medios de comunicación, los arqueólogos deben luchar por los casi inexistentes recursos económicos ante políticos y funcionarios-siempre ignorantes de las cosas del mar - ofreciendo resultados inmediatos adobados con expresiones que demuestran la importancia sin parangón del objetivo a investigar. En esta batalla es donde nada tiene que ganar la Arqueología Subacuática y donde se detienen la mayor parte de las vocaciones en nuestro país. La escasez de medios y financiación hace imposible el desarrollo de proyectos.

Ambos caminos, señalados más arriba, no son incompatibles ni excluyentes. Por una parte es necesario que el ámbito científico y académico pierda el temor a verse englobado en la cultura popular que rodea a un campo tan sugerente como el de la Arqueología Subacuática. Como investigador y científico ha de tener en cuenta que su trabajo debe fluir al mayor número de personas posible. La accesibilidad a los medios de comunicación social es una buena herramienta en este sentido, pero esta popularización del trabajo arqueológico nunca debe enmascarar el objetivo último de conseguir un resultado impecable desde el punto de vista científico que se pueda volcar en el acervo cultural común.

El profesor Filipe Castro ha manifestado en varias ocasiones que determinados investigadores se consideran a sí mismos como sabios en hermosas torres de marfil reteniendo determinadas informaciones o datos procedentes de su investigación sin hacerlas públicas. En un gesto de poder, en realidad concluye el profesor de la Texas A&M University, se han convertido en mezquinos trolls sentados en lúgubres mazmorras, sobre escasos retazos de información que, en su ignorancia, consideran su máspreciado tesoro. La publicación de los resultados de las intervenciones científicas es una obligación hacia los que sufragan los trabajos - generalmente los contribuyentes - y hacia la sociedad en general.

Con respecto a la fiebre por el objeto, más acusada si éste es valioso, entendemos que los materiales arqueológicos procedentes de intervenciones sobre el Patrimonio Cultural Subacuático han de constituir colecciones permanentes e indivisibles. Sólo permaneciendo juntos facilitan la investigación y su exposición al público. En nuestros días por otra parte, las nuevas tecnologías nos ofrecen interesantes alternativas a la hora de mostrar o exponer los objetos y a la hora de proceder a su

<sup>20</sup> [http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL\\_ID=13520&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13520&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

estudio. Si un cirujano en otro continente puede realizar una intervención mediante la robótica, no nos cabe duda de que es posible encontrar soluciones imaginativas a la hora de custodiar, conservar y difundir este tipo de Patrimonio Cultural, no importa de que todavía esté bajo el agua o haya sido extraído.

Si el beneficio económico es el objetivo último de una intervención arqueológica, hemos de colegir que el trabajo científico no puede ser todo lo meticuloso y riguroso que exige una actividad arqueológica seria. La publicación de los resultados obtenidos durante el proceso de investigación tiene unos grandes costos en tiempo y dinero. Los proyectos que buscan un beneficio económico nunca han producido publicaciones de carácter científico aceptables. Es cierto que determinadas intervenciones de cazatesoros han generado numerosas publicaciones, pero, en su mayor parte, por no decir todas ellas, resultan entretenidos libros de aventuras (Mouton 1990); (Wagner 1971); (Mac Donald s.f.); (Vesilind 2005); (Ojeda 1999); (Mathewson 1986); (Bonifacio 2007) más que publicaciones útiles desde el punto de vista científico. Aunque no podemos negar su éxito como elemento divulgativo, tenemos que alertar acerca de lo dañinas que son estas obras para la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático, por el afán de algunos de emular la caza del tesoro. Se ha llegado en esta deriva a extremos tan delirantes como empatar al estudio del Patrimonio Subacuático con la parapsicología o las ciencias ocultas, como es el caso de la obra de Clive Cussler, famoso escritor norteamericano de best-sellers y apasionado de todas las cosas antiguas hundidas en el mar, por denominarlas de alguna manera (Cussler y Dirgo 1997).

Sin embargo sí existen libros de divulgación científica alejados de la mentalidad de los cazatesoros, escritos por profesionales de este campo y que muestran al gran público mucho del respeto y de la praxis empleada en el estudio de los restos materiales bajo el agua. Quizás uno de los más interesantes por ser el primero escrito acerca de la historia de esta disciplina es *Mundos Sumergidos*. Obra de Gabrielle Hoffmann (Hoffmann 1987). Otras obras similares son las escritas por el padre de la Arqueología Submarina moderna George F. Bass: (Bass 1996); (G. F. Bass 2006), o por su antiguo compañero de inmersión Peter Throckmorton (Throckmorton 1995).

Mención aparte merecen las publicaciones provenientes de *Odyssey Marine Exploration* compañía dedicada entre otras cosas a la explotación económica del Patrimonio Cultural Subacuático. Su serie de *Oceans Odyssey* de la cual se han publicado hasta ahora cuatro volúmenes editados tres de ellos por Greg Stemm y por el doctor en arqueología Sean Kingsley (Stemm y Kingsley 2010); (Stemm y Kingsley 2011); (Stemm y Kingsley 2013) y el cuarto de ellos en colaboración con Ellen Gerth (Stemm, Kingsley y Gerth 2014). Estas publicaciones, las cuales cumplen los estándares científicos, salvo la revisión por pares, son un intento de esa compañía de lavar su imagen y hacer olvidar el origen de sus actividades. Sus gestores buscan dar una pátina de respetabilidad que facilite a la compañía la penetración en mercados que pudieran oponer reticencias a la falta de estudios científicos sobre sus actividades. Es el caso de determinados gobiernos que en principio podrían consentir este tipo de actividades, a cambio de ofrecer un barniz científico a las mismas. Hemos de reconocer sin embargo que esta compañía es la única que ha intentado dar de una manera seria esa apariencia de actividad científica.

En general las publicaciones realizadas a partir de actividades realizadas por los cazatesoros son escasísimas y pecan de escaso interés científico (Wagner, Millones bajo el mar 1971). No hemos de olvidar que en el origen de estas intervenciones no existieron objetivos científicos, quedando sus consecuencias faltas de conclusiones específicas (Mathewson 1986).

Tampoco podemos pasar por alto que, de los expolios y aún destrucción sistemática de parte del Patrimonio Cultural Subacuático, es posible obtener al menos, cierta información que, interpretada por verdaderos científicos, al menos permite salvar retazos de información procedentes de materiales expoliados. Es el caso de determinadas obras acerca de tipologías cerámicas en América (Deagan 2002); (Marken 1994).

Un aspecto empleado por cazatesoros, es el de las exposiciones cuyos catálogos más o menos hermosos que incluyen bellas fotografías en las cuales prima el sentido artístico frente al científico, deben ser incluidos en esta bibliografía del aprovechamiento económico del Patrimonio Cultural Subacuático. Destaca en esta faceta Frank Goddio, otro de esos cuasi arqueólogos que ha buscado un barniz científico para sus actividades (Goddio 2008); (Carré y Desroches 1994).

En general la actividad de los cazatesoros se ha venido centrando sobre cargamentos y materiales valiosos. El hecho de que la industria cazatesoros se dedique, casi en exclusiva a períodos y culturas susceptibles de generar naufragios que cobijen yacimientos de valor económico, resulta un argumento demoledor para la filosofía que se enmascara como ciencia en el ámbito de los cazatesoros subacuáticos. Así resulta que este tipo de actividades se han realizado en un alto porcentaje sobre buques de origen ibérico de período virreinal o buques de épocas más próximas con cargamentos valiosos (Mouton, *El oro de Stalin* 1990), en general cargamentos de metales preciosos, o de objetos coleccionables como pueden ser aquellos cargados con valiosas cerámicas, sobre todo en el extremo oriente.

Sostenemos que la actividad de cazatesoros no es más que la continuidad en el tiempo, favorecida por los avances técnicos, de las actividades depredadoras de los viejos piratas europeos que conocemos desde el siglo XVI. Estos nuevos actores han llegado a importar desde el pasado - de forma intencionada - conflictos que les permiten justificar sus actividades, sobre todo de cara a las repúblicas americanas. Surge de nuevo, la Leyenda Negra como tergiversación histórica para, una vez más, proceder al expolio, en este caso cultural en favor de un argumento tan elevado como la fortuna personal de estos modernos merodeadores.<sup>21</sup> De la misma manera que a partir de la independencia de la pléyade de repúblicas americanas, éstas subordinaron su política a los intereses anglosajones, pareciera que en nuestros días, en base a viejos agravios estas mismas naciones se desprendieran de su propia Historia en aras de unos - escasos - caudales.

El desarrollo tecnológico que está permitiendo al ser humano adentrarse en la dimensión subacuática, plantea grandes retos en muchos aspectos. Uno de los aspectos más afectados es el del Patrimonio Cultural Subacuático. La tecnología se ha ido simplificando y abaratando poniendo poderosas herramientas al alcance, ya no solo de los Estados, sino de compañías privadas e incluso particulares. Equipos que veinte años atrás estaban valorados en decenas de miles de dólares, hoy pueden adquirirse, con mejores prestaciones, por unos cientos de euros. Si hace pocos años los buceadores deportivos podían acceder con seguridad a unas pocas decenas de metros, en nuestros días las profundidades alcanzables con equipos deportivos se han multiplicado por dos. Asistimos a una revolución en la conquista de los fondos marinos.

<sup>21</sup> Resulta curioso comparar las producciones de oro de nuestros días con las obtenidas en la América española en época virreinal. Así en el período comprendido entre 1701 y el año 1800 se extrajeron de América 95.005 kg de oro (Puche Riart 1989), mientras sólo en Perú en el año 2005 se extrajeron 208.000 kg, en toda América Latina se obtuvieron 460 toneladas sólo ese mismo año (GFMS Limited 2006).



El Patrimonio Cultural Subacuático es uno de los recursos más perjudicados por esta irrupción. Yacimientos inéditos y protegidos durante miles de años por la profundidad, se encuentran hoy en riesgo de ser destruidos por las nuevas construcciones, el trazado de infraestructuras bajo el agua, o al alcance de personas interesadas en aprovecharse de las riquezas que encierran o de extraer un recuerdo.

Un aspecto muy preocupante de estas compañías, en ocasiones con medios inalcanzables para los estados, sobre todo en el caso español, es el factor de seducción que pueden ejercer sobre investigadores, normalmente jóvenes y no asentados, o con escasas expectativas en sus carreras profesionales o proceso vital. La posibilidad de intervenir en proyectos de elevados presupuestos y con un *state of art* en cuanto a medios y tecnología, es una tentación a la que no todos quieren - o pueden - resistirse.<sup>22</sup>

Si la historia es una ciencia cuyo objeto de estudio es el pasado de la humanidad, concluiremos que los historiadores son científicos sociales, queda por tanto definida la postura respecto a la posibilidad de destruir o dispersar el objeto de estudio por intereses que no sean estrictamente científicos. El Patrimonio Cultural Subacuático en nuestros días, sobre todo el situado en áreas de responsabilidad española, se encuentra en grave riesgo de enajenación. Nuestro país carece de los recursos que nos permitirían extraer de nuestro planteamiento ético con respecto al Patrimonio Cultural Subacuático, el orgullo de haber contribuido como nación, no ya a generar un recurso cultural, sino a haber sido capaces de estudiarlo y divulgarlo. La ignorancia con respecto a nuestra historia, que es el bagaje cultural que nos permitirá ordenar y aplicar nuestros conocimientos,<sup>23</sup> no es posible contemplarla con la indiferencia actual. Que un país como España, sin el cual difícilmente se puede comprender el mundo actual, no haya apenas dedicado esfuerzo investigador al Patrimonio Cultural Subacuático postmedieval tiene mal entendimiento.

Una sociedad sin cultura y que descuida su pasado en una sociedad débil expuesta a la manipulación. España ha generado al acervo común de la comunidad humana una sociedad mestiza y compleja, que con múltiples variantes y aspectos diferenciados es sin embargo totalmente compatible entre sí a ambas orillas del océano Atlántico. Muy pocas de las comunidades culturales o idiomáticas actuales pueden blasonar de un acervo común tan profundo.

Normalmente no es suficiente con un amor o aprecio por nuestra Historia, demasiados atentados e intervenciones desgraciadas se han ejecutado sobre el Patrimonio con esa excusa y con un malentendido método arqueológico. La premisa de intervención sobre este patrimonio situado más allá del medio aéreo ha de ser un profundo respeto por el método científico, las buenas prácticas han de estar grabadas en letras de oro en el preámbulo de cualquier actividad que tenga por objeto intervenir sobre el Patrimonio Cultural, y el Subacuático no es ninguna excepción.

Como todas las ciencias sociales la Arqueología- mucho más la desarrollada en el medio subacuático - es una gran demandante de interdisciplinaridad entre numerosos otros campos de investigación y registro. El futuro sin duda pasa por integrar nuevas

<sup>22</sup> No debemos olvidar tampoco que este tipo de intervenciones o compañías son las excepciones. El paradigma de pirata contemporáneo es el de un individuo que ha superado la mediana edad, actuando desde un viejo remolcador de quinta mano y con equipos reparacheados.

<sup>23</sup> Así la cultura será el Software que nos permitirá ejecutar el hardware de nuestra inteligencia.

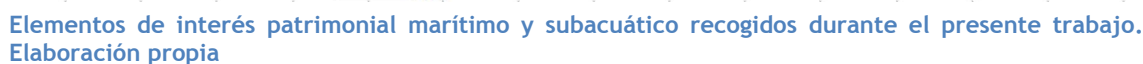
ramas de estudio que en muchos casos contribuirán a aligerar la presión - incluso la del conocimiento científico - sobre el Patrimonio Cultural.



Espada ropera recuperada del supuesto pecio del Parrote, La Coruña.  
Fot: MSC.

## 33

Como veremos Galicia se encuentra inmersa en la ruta de intercambios más intensa que ha conocido la humanidad. El océano Atlántico ha servido de vía de comunicación entre todas las sociedades humanas que desarrollaron una actividad marítima en los últimos dos mil años. Aún aquellas que nunca se asomaron a cualquiera de los océanos se vieron muy influidas por las actividades desarrolladas en el mismo. El tránsito por la esquina noroccidental de la península ibérica ha sido constante y ha ido in crescendo en ese tiempo, uniendo directa o indirectamente a todas las costas del mundo y a la mayoría de los habitantes de nuestro planeta. Las costas de la actual comunidad autónoma de Galicia han sido un escenario privilegiado del discurrir de la historia marítima europea, que es casi como decir mundial.



Numerosos episodios de la Historia Marítima mundial han tenido su reflejo en estas aguas así como la mayor parte de los procesos históricos que han estado vinculados de alguna manera, aún sea de forma tangencial, con el mar.

Si limitáramos nuestro trabajo a un mero estudio de la riqueza patrimonial generado por el tránsito de embarcaciones frente a Galicia, obtendríamos un catálogo abundante de elementos culturales del más variado origen. A cambio perderíamos la oportunidad de relacionar esa riqueza sumergida con el territorio inmediato y perderíamos de vista la mutua interacción generada entre el continente y esta ruta de comunicación.

La singladura de millones de embarcaciones frente a las costas gallegas no ha sido algo secundario en el desarrollo de las comunidades asentadas en ellas. El desarrollo del poblamiento y de las comunidades costeras precisa de un mar seguro que impida la ofensa de los enemigos. En Galicia se percibe esta circunstancia con el desarrollo de comunidades y asentamientos costeros en un período que abarca desde momentos romanos y la consiguiente pacificación de sus mares, a la posterior decadencia y hasta desaparición de importantes establecimientos debido a la inseguridad marítima, que no resurgirán hasta la Baja Edad Media, cuando los poderes políticos sean capaces de asegurar un mínimo de tranquilidad a las comunidades costeras. El tránsito de embarcaciones favoreció intercambios y contactos de todo tipo que influyeron en el hábitat costero, llegando a condicionar los asentamientos y por lo tanto el paisaje. Asistiremos a desplazamientos importantes de la población siempre en función de la situación marítima y en función de la evolución política y económica, en ocasiones generadas a elevadas distancias y por sociedades y culturas ajenas a este espacio.

Las costas de Galicia serán objeto de continuas exacciones a cargo de flotas y armadas más o menos formales que recalarán en las rías en busca de refugio, botín y para aprovisionarse tanto de agua y leña como de víveres que serán robados a los vecinos de las poblaciones costeras (Fernández Duro 1972, T2, 338), que además serán víctimas de su violencia. Así las costas de la actual comunidad autónoma de Galicia seconvertirán en ocasiones en un escenario de guerra - casi un frente de batalla - ante los ataques de las potencias de la Europa septentrional contra el territorio de la monarquía ibérica, a la vez que esta porción continental ejercerá como retaguardia de las correspondientes contraofensivas. Toda esta actividad bélica ha dejado huellas en el registro arqueológico tanto subacuático como emergido que hoy estamos en condiciones de estudiar.

No es escasa la relevancia de los restos materiales localizados, entre los que destacan aquellos pertenecientes a las diferentes Armadas que en una u otra dirección se enviaron durante aquella pugna, siendo los más espectaculares los pecios resultantes de toda esta actividad. Debemos destacar dentro del capítulo de la Arqueología Subacuática el registro arqueológico que se acumula en los puertos de Galicia, en cuyos fondos se registra abundante cultura material generada por esta actividad bélica. En puertos como La Coruña, Baiona y Ribadeo todavía hoy podemos rastrear el tráfico marítimo que comunicaba las posesiones situadas más allá del Canal de la Mancha con el resto de la vasta talasocracia hispánica diseminada a lo largo del planeta.

La georeferenciación de elementos de interés patrimonial marítimo emergido es una novedad, pues hasta el momento este tipo de Patrimonio no ha merecido una atención exclusiva, sino que se ha visto englobado en consideraciones más generales, y desde luego nunca se ha establecido que sepamos en Galicia una relación directa entre el Patrimonio Cultural Emergido y el Subacuático. La georeferenciación de este



recurso sin duda revertirá en una mejora en su preservación y facilitará en el futuro su investigación. Una norma de protección del Patrimonio Cultural Marítimo sólo podrá establecerse de manera definitiva a partir de su estudio; el presente trabajo abre el camino para elaborar el inventario de esta riqueza patrimonial.

## 2.1.- Hipótesis de trabajo, metodología y objetivos generales

El siglo XVI es un momento capital en la Historia Marítima mundial. Por primera vez cambia el paradigma general de la navegación costera, los seres humanos se lanzan a cruzar los océanos de forma directa en vez de costear los mares como se venía haciendo hasta entonces. Esta revolución requerirá una nueva raza de buques aptos para afrontar los mares abiertos, transportando en seguridad - relativa - importantes cargas y gran cantidad de pasajeros con sus propios suministros que garanticen su sustento durante las travesías. Nuevos buques de cuyo diseño, establecido por primera vez en España y Portugal, paradójicamente conocemos muy poco.

La revolución histórica, desarrollada en la península ibérica, que supuso para la humanidad la inédita idea de cruzar océanos abrió una nueva dimensión a las naciones europeas, de las cuales, las extrapeninsulares, quedaron en un principio excluidas, dando pie a su vez a la aparición de infinitos conflictos con aquellas que habían sido las primeras en abrir el planeta al conocimiento general. La competencia por obtener ventajas en el dominio de los mares se agravó con la aparición simultánea en Europa de nuevas interpretaciones religiosas, que el fanatismo por ambas partes hizo incompatibles entre sí.



Aspecto parcial de la corbeta de la Armada Francesa Bayonnaise, incendiada por su tripulación en la playa de Langosteira, Finisterre, el 28 de noviembre de 1803. Foto: MSC.

El amanecer como superpotencia de la monarquía hispánica en el siglo XVI supuso un basculamiento de la Historia europea - y en gran parte de la universal - del mar Mediterráneo al Océano Atlántico.

Con el presente trabajo pretendemos por primera vez establecer diferencias y concordancias entre los recursos documentales y aspectos provenientes del registro material de los yacimientos estudiados.

Estableceremos aquellas zonas donde es conocido que se conservan restos de interés desde el punto de vista del Patrimonio Histórico, aquellas con posibilidades de albergarlo o aquellas otras que en algún momento lo albergaron aunque hoy ya haya desaparecido. En muchos aspectos, ante la imposibilidad de realizar trabajos de campo, realizaremos una tarea teórica, casi apriorística, que puede establecer pautas y definir áreas sensibles pero en ningún caso puede delimitar con absoluta seguridad zonas o puntos de interés arqueológico o descartar otras. No olvidamos la importancia que tuvieron en el pasado puertos hoy desaparecidos, pero que atesoran en sus fondos un registro material que hoy, o en el futuro, pueden ofrecer los datos necesarios para establecer relaciones y nexos a través de los caminos del mar.

En las últimas décadas, a pesar de la escasa atención institucional que recibe el Patrimonio Cultural Subacuático en Galicia y en general en el resto de España, se han desarrollado algunas intervenciones Arqueológicas en el medio marino que han sacado a la luz un relevante registro material que en su inmensa mayoría no ha sido recuperado, ni siquiera protegido.<sup>24</sup> La localización de algunos de los innumerables restos que la Historia Marítima universal ha depositado en nuestros fondos resulta una oportunidad para determinar las características físicas de la navegación por la



Procedencia de las producciones cerámicas identificadas entre los materiales arqueológicos recuperados del puerto de Bayona. MSC

<sup>24</sup> Estos elementos materiales fueron documentados durante prospecciones subacuáticas, negándose las autoridades responsables a facilitar si no su recuperación por el alto riesgo de pérdida, al menos a su protección física.

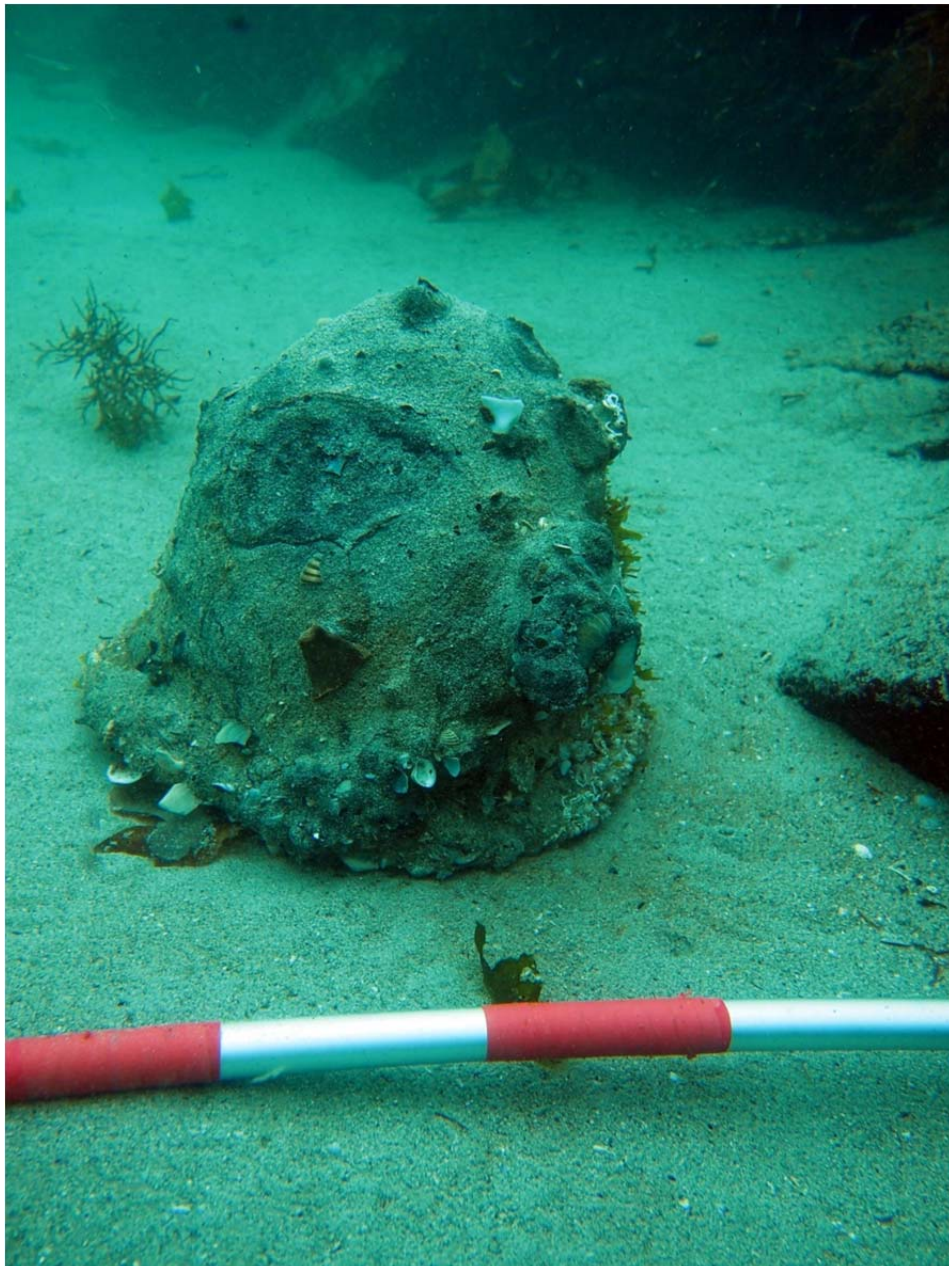


costa gallega a finales del siglo XVI y las relaciones existentes entre los diferentes escenarios en los que se desarrolló la pugna por el dominio del mar.

Comprenderemos los motivos que hicieron fracasar los esfuerzos ofensivos de las sucesivas Armadas hispánicas y las facilidades que la climatología otorgaba a las potencias norteañas a la hora de atacar a las costas del Imperio.

Analizaremos asimismo las medidas para la defensa de las costas y el apoyo que se le ofrecía a la navegación y al esfuerzo bélico desde época romana hasta el final de la época Moderna, coincidiendo con los inicios de la Revolución Industrial.

Recopilaremos toda la información - propia y ajena - que existe respecto a las intervenciones arqueológicas subacuáticas relativas a la cultura material localizada en buques y otros yacimientos - como los puertos - que nos permita reconstruir la realidad de la navegación militar a finales del siglo XVI en esta zona del Atlántico.



Morrión localizado en el pecio de punta Restelos, Finisterre. (Fot: MSC)

### 3.-PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO EN EL NOROESTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA.

En palabras de Emilio González López, Cronista General de Galicia:

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.

Lo anterior equivale a decir que Galicia se encuentra situada a orillas de la vía de comunicación más formidable que ha conocido la humanidad. El constante trasiego de buques a lo largo de milenios ha generado en estas aguas un registro arqueológico que hoy estamos en condiciones de proteger y estudiar.

Sin embargo el disfrutar de tal recurso no significa que tanto las administraciones como los investigadores comprendan la oportunidad que esta riqueza patrimonial supone. Si el Patrimonio Cultural es el alma de un paisaje, hemos de reconocer el espíritu de las costas gallegas está cimentado sobre varios millares de naufragios. Un topónimo tan descriptivo como Costa de la Muerte, no se basa en aspectos banales, descriptivos, turísticos o políticos.

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. Este principio ya ha sido defendido desde el momento mismo del nacimiento de esta disciplina, en 1958 C. W. Ceram y Peter Lyon ya pusieron por escrito:

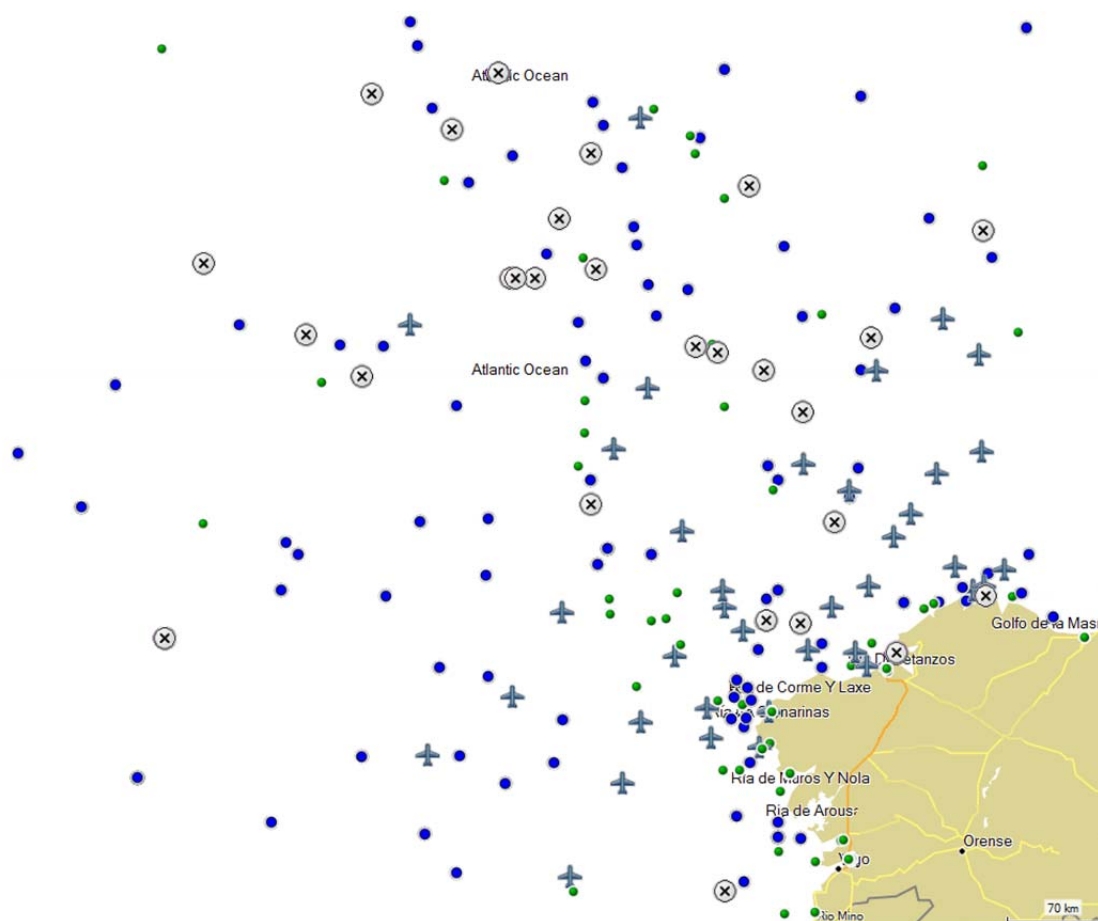
In the meantime, Archaeology is a patient discipline. Its scholars recognize that what rests below is quite safe in the blue museum. What has waited for two millennia can wait for another generation or even two (Ceram y Lyon 1958, Vol. 1, N.º 2).

Llamamos la atención en que los autores no defienden una permanencia indefinida de los materiales bajo el agua, simplemente manifiestan que pueden esperar. Las condiciones de conservación bajo el agua no tienen por qué ser estables en todos los casos, y en cualquier caso cada elemento necesitará de un diagnóstico de su estado y de las posibilidades de conservación a largo plazo. Cualquier política responsable en este campo debe establecer los mecanismos individualizados que permitan la conservación tanto ésta deba ser bajo el agua, en otras ubicaciones, o en instituciones museísticas o almacenes especializados.

Galicia posee una oferta cultural universal y a la vez exclusiva en función de los innumerables naufragios que se han producido en estas aguas y que reflejan el devenir de la historia del planeta en función de los buques y sus cargamentos conservados en mayor o menor medida frente a estas costas.

Sin embargo no se ha sabido aprovechar este recurso único, quizás porque al tratarse de una especificidad, ha faltado la imaginación necesaria para desarrollar iniciativas exclusivas. Tanto las administraciones como los investigadores parecen limitarse a seguir esquemas foráneos, en la mayoría de los cuales Galicia, precisamente por esa excentricidad de los núcleos culturales europeos, puede aportar más bien poco. Sin embargo en uno de los pocos aspectos culturales en los que Galicia es claramente imbatible, es precisamente al que no se le dedica recursos ni se ofrecen oportunidades, sino para su estudio, al menos para su conservación.

Las pocas actividades de investigación arqueológica desarrolladas en los últimos años han desvelado -como no podía ser de otra manera- una enorme riqueza cultural y patrimonial subacuática. Pocos lugares sobre el planeta pueden mostrar tan concentrado y en condiciones de estudio tan favorables legado cultural, originado por prácticamente todas las culturas, naciones y sociedades que han navegado alguna vez por el Atlántico. Los resultados obtenidos hasta el momento con los escasos - en ocasiones ridículos - medios disponibles son buena prueba de la riqueza y el interés científico que ofertan los fondos marinos de Galicia.



Buques, aeronaves y submarinos hundidos por causas bélicas en aguas del noroeste peninsular.  
Elaboración propia.

No ha sido posible hacer ver las oportunidades de este legado a las autoridades responsables de su estudio y conservación. El interés ha calado sin embargo más allá, en la propia sociedad, ávida demandante de información y noticias relativas al pasado marítimo. Este interés por el mundo subacuático proviene de la cultura popular, donde los relatos relativos al mundo del mar, la navegación y el mundo subacuático tienen gran aceptación. Los numerosos artículos periodísticos que genera

la mera presencia de un equipo de arqueólogos subacuáticos en cualquiera de nuestros puertos es buena prueba de ello.

Ante los importantes hallazgos realizados y las oportunidades que los mismos abren en el mundo científico, cultural y de rentabilización patrimonial, cabe preguntarse qué sería necesario para que la administración autonómica tomara cartas en este asunto. Es la Xunta de Galicia la que tiene la responsabilidad exclusiva sobre el Patrimonio Cultural Subacuático gallego, aunque ello no es obligatorio, quizás ha llegado el momento de que la Comunidad Autónoma renuncie en favor de cualquier otro gestor que tenga la capacidad y voluntad de ocuparse de esta responsabilidad.

Frente a la diligencia en actuar sobre el Patrimonio Arqueológico terrestre, en el medio subacuático la inacción es absoluta. Además de no prestar atención a lo que en el ámbito científico o cultural nos puede ofrecer este riquísimo Patrimonio, en el más prosaico campo de la riqueza material, la administración autonómica no se toma ninguna acción que garantice su conservación, sobre todo de cara a los cazatesoros. Ante la aparición de un tesoro de monedas de plata en Baiona o Finisterre, de un barco cargado de defensas de elefante, joyas y piedras semipreciosas, o tantos otros valiosos hallazgos económicos, la inacción es absoluta. ¿Qué tiene que pasar?, ¿qué tiene que localizarse bajo el agua para asistir a una iniciativa creíble?, al menos que garantizara su conservación. Porque pongamos por caso que algo así sucediera en tierra firme: ante el hallazgo de un puñado de monedas de plata, asistiríamos a paralizaciones de obras, inspecciones y numerosos funcionarios movilizados en la recuperación y conservación de esos hallazgos. Por fuerza nos debemos de plantear la cuestión de: entonces ¿si está mojado ya no es Patrimonio Histórico?, o bien ¿lo que se le exige a la Sociedad no es de aplicación para la Administración? Desconocemos la respuesta, aunque nos la podemos imaginar.

No consideramos que la presencia de un yacimiento arqueológico deba impedir 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 nos remitimos a la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático del año 2001, que en el apartado 10 de su artículo 2 relativo a Objetivos y principios generales dice lo siguiente:

10. 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.<sup>25</sup>

Coincidimos con esta posición y creemos necesario incentivar el conocimiento de nuestro pasado en este caso el localizado bajo las aguas, en la misma medida que este tipo de políticas son realizadas respecto al Patrimonio Cultural emergido. 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 no dañan las piezas expuestas en un museo o no atentan contra los yacimientos arqueológicos que visitan en el medio aéreo, los restos que se encuentran bajo el agua son depositarios de las mismas categorías que impiden que atentemos contra ellos.

<sup>25</sup> [http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL\\_ID=13520&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13520&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

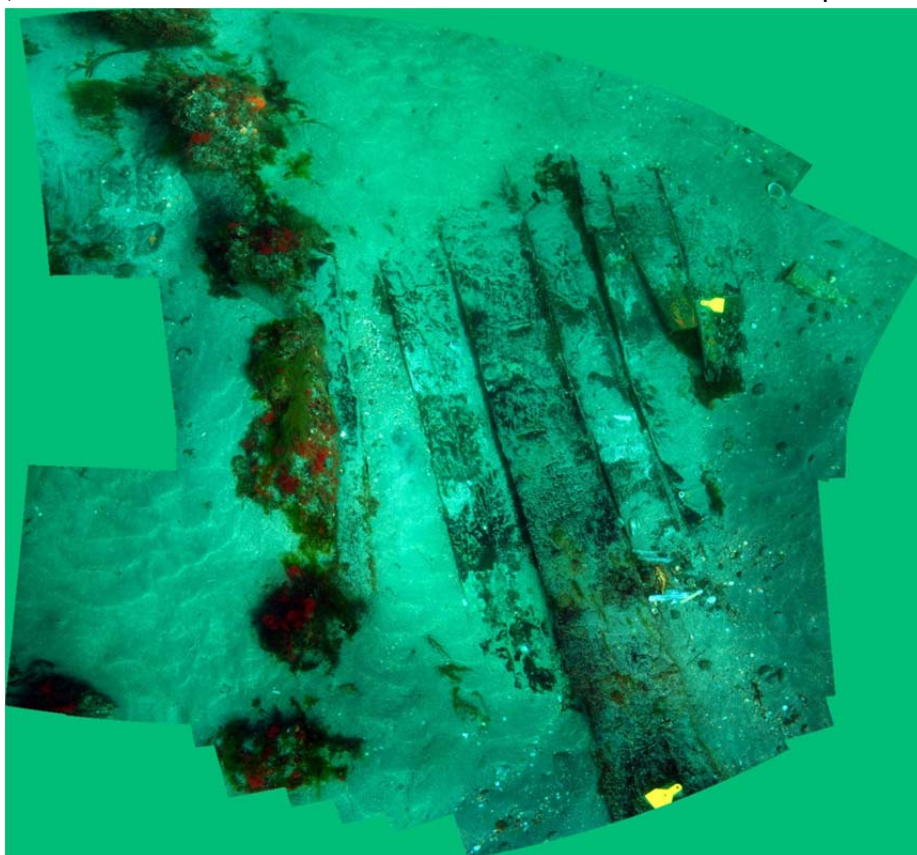


Para conseguir lo anterior es necesario inculcar en el buceador no sólo el valor que tiene el patrimonio subacuático, sino que dicho patrimonio es objeto de atención y estudio y que no se encuentra abandonado a merced de cualquiera - el argumento de que antes de que se lo lleve cualquiera me lo llevo yo. Si el público en general percibe que un bien es objeto de aprecio, estudio y atención y que se encuentra bien gestionado, es más sencillo obtener colaboración y comprensión en su protección.

En definitiva se trata de aplicar en la protección del Patrimonio Subacuático la ‘teoría de las ventanas rotas’ por la cual el mantenimiento en buenas condiciones de determinados entornos<sup>26</sup> contribuye a limitar el vandalismo y las tasas de criminalidad. Si el Patrimonio Cultural Subacuático se encuentra abandonado, deteriorándose debido a procesos antrópicos y naturales, sin que exista voluntad de intervenir para garantizar su conservación, se está lanzando un poderoso mensaje en el sentido de que este recurso cultural carece de importancia o valor y que por lo tanto justifica cualquier actuación sobre el mismo, incluso las malintencionadas.

Los problemas es necesario solucionarlos desde el inicio, por eso cuando determinado elemento del Patrimonio Cultural Subacuático es descubierto o está en peligro, es imprescindible actuar con rapidez, solventar la situación y demostrar que es un bien apreciado y está sujeto al interés público.

Tampoco debemos pasar por alto que cualquier medida restrictiva sobre la práctica del buceo, establecida en base a medidas conservacionistas sobre un patrimonio en



Fotomosaico de un aspecto del costado de estribor del pecio de Ribadeo, el Santiago de Galicia. A la izquierda aparece el extremo de las cuadernas con una traca in situ a la derecha de éstas. A la derecha se aprecian las tracas del costado desprendidas del casco. Fot: MSC.

<sup>26</sup> En el libro publicado por George L. Kelling y Catherine Coles, Arreglando Ventanas Rotas 1996, se refieren a entornos urbanos.



general desatendido, no se puede justificar y restará apoyos en su defensa. Debemos entender la presencia de elementos de Patrimonio Cultural como un recurso que permita ofrecer a los aficionados a las actividades subacuáticas un aliciente más a las inmersiones. La existencia de este rico Patrimonio Cultural debe considerarse una oportunidad más que un problema. La fragilidad del recurso y su característica de no renovable, debe hacernos extremadamente cuidadosos con su tratamiento. No podemos permitirnos dañar este recurso por acción u omisión, entre otras cosas porque una vez destruido no lo podremos recuperar. Permitir que otros experimenten la alegría del descubrimiento puede ser una estrategia aconsejable a la hora de hacer más interesante un destino de buceo.

Su aprovechamiento pasa por la divulgación tanto entre los aficionados al submarinismo que deseen contemplarlo en su depósito original, como entre el público en general sin capacidad de sumergirse. Será necesario en cada caso establecer los mecanismos que permitan su conocimiento y caracterización a fin de establecer un Plan de Gestión Patrimonial.

Todo proyecto relativo al Patrimonio Cultural Subacuático debe garantizar su conservación. Sin embargo este principio no puede servir de justificación para convertir a esa protección *in situ* en la única vía de actuación admisible. Debemos meditar en cada caso sobre la oportunidad que nos ofrece este Patrimonio para explicar determinados procesos históricos. Para garantizar la primera, es imprescindible transitar por otros estadios que pasan por llevar a cabo investigaciones sobre el Patrimonio Cultural Subacuático, en otras palabras, si no es posible investigar sobre el mismo... ¿qué objeto tiene su conservación? El Patrimonio Cultural Subacuático debe considerarse un recurso científico y cultural de calidad, que permite además cierto grado de rentabilidad social y económica a través de productos culturales y divulgativos.

Compartimos la sentencia extraída del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español que establece que

Sin investigación no hay difusión seria y actualizada; y sin ella no se crearán las sinergias necesarias entre las instituciones públicas, la sociedad y los arqueólogos subacuáticos, cuyo resultado más evidente sería la mejora del nivel de protección del Patrimonio Cultural Subacuático (Grupo de Trabajo del Comité de Coordinación Técnica del Consejo del Patrimonio Histórico 2009).

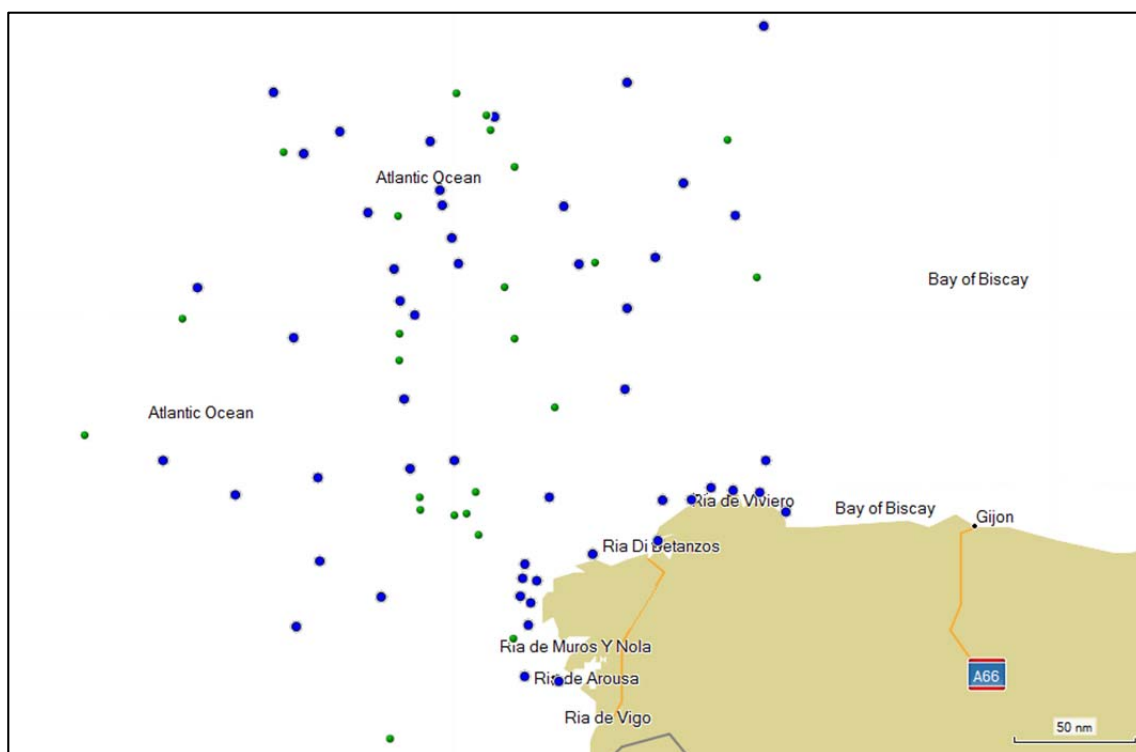
El Patrimonio Cultural en general y el Arqueológico en particular es un recurso no renovable, la pérdida de cualquier elemento es definitiva e irreparable. Cuando el registro arqueológico desaparece es imposible reconstruir el conocimiento que hubiera podido aportar a propósito de la evolución histórica del lugar o elemento implicado. Cada yacimiento es un libro único que cuenta su propia historia y el de todos los aspectos a él asociados, si destruimos ese libro perderemos para siempre el conocimiento que pudiera aportar.

El Patrimonio Histórico es una importante fuente de oportunidades. Naciones enteras deben parte de su riqueza a su explotación. Galicia oferta importantes recursos patrimoniales, aunque limitándose a reproducir iniciativas foráneas con un éxito relativo en general. Nuestra sociedad, la postindustrial del primer mundo, cada vez dedica mayores recursos al estudio y conservación de su pasado cultural, no únicamente como referente de sus raíces ni tampoco como un acto gratuito o propio de un diletantismo estéril. El Patrimonio Cultural en las sociedades avanzadas es sujeto de inversiones y esfuerzos que se han demostrado como rentables tanto desde un punto de vista económico como social.

### 3.1.-Sistema de Información Geográfica

La utilización de los parajes submarinos y la protección de su horizonte cultural sólo podrá establecerse a partir de su conocimiento. Los inventarios de Patrimonio Cultural Subacuático, las cartas arqueológicas, son recursos imprescindibles a la hora de su gestión. La documentación patrimonial de los fondos marinos es el primer paso para su ordenación. De la misma manera, en tierra firme, sólo hemos podido ofertar, proteger y rentabilizar el Patrimonio Cultural a partir su localización sistematización y estudio. Ya en el año 1984 se instituyó por la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura el primer Plan Nacional de Documentación del Litoral Español. Este plan quedó inédito a nivel nacional y solamente fue continuado por algunas Comunidades Autónomas en su ámbito competencial y territorial.<sup>27</sup> En el Libro Verde del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español,<sup>28</sup> se recoge lo siguiente:

El conocimiento de la realidad patrimonial de nuestras costas debe llevarse a cabo a través de la elaboración de las *Cartas Arqueológicas*, instrumentos de inventario y catalogación que se han mostrado útiles en todos los países tanto para el patrimonio arqueológico terrestre como para el subacuático (Grupo de Trabajo del Comité de Coordinación Técnica del Consejo del Patrimonio Histórico 2009).



Buques aliados hundidos durante la I Guerra Mundial en el entorno del noroeste a consecuencia de la guerra submarina. Los puntos verdes sitúan buques de vela. Elaboración propia.

En el mismo documento se destaca la <<vital importancia>> de acometer sin tardanza la realización de una Carta Arqueológica Subacuática de España. A pesar de que esta recomendación es antigua,<sup>29</sup> la realización de cartas arqueológicas donde se recojan

<sup>27</sup> Ministerio de Cultura 2010.

<sup>28</sup> Ministerio de Cultura 2010.

<sup>29</sup> III Congreso Internacional de Arqueología Submarina, Barcelona 1961. Plan Nacional de Documentación y Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático, Ministerio de Cultura

los datos referentes a los yacimientos arqueológicos subacuáticos se ha llevado a cabo en muy pocos casos y en áreas muy concretas y limitadas y de forma muy parcial.<sup>30</sup>

La más completa Carta Arqueológica de las publicadas hasta el momento en España es la de la Costa de Almería, meritorio trabajo, en el que se echa de menos una mayor integración con los datos acerca de los numerosos naufragios conocidos en la zona (Blánquez, y otros 1998), además de limitarse al rango de profundidades alcanzadas en el buceo deportivo. En una línea similar encontramos la Guía del patrimonio arqueológico subacuático de Alicante (Azuar Ruiz, y otros 2013), obra que abunda más que la anterior en el patrimonio marítimo general en esa provincia.

Apenas hemos evolucionado desde entonces en el conocimiento de nuestro PCS, de su estado real y de lo que nos puede aportar. La carencia en Galicia, y en la casi totalidad de las aguas de responsabilidad española, de una Carta Arqueológica donde se recojan todos los recursos de interés patrimonial subacuático, resta un arma fundamental para su defensa.

Otros autores han publicado cartas arqueológicas<sup>31</sup> acordes con las premisas que postulamos. Desgraciadamente esto no ha ocurrido en nuestro país. Sólo muy recientemente hemos iniciado por nuestra parte una investigación sistemática innovadora en nuestro territorio. Al carecer de los medios precisos para desarrollar los trabajos en el medio subacuático, hemos avanzado en el estudio de la abundante documentación disponible, tanto aquella obtenida de la bibliografía como la proveniente de las intervenciones arqueológicas ya desarrolladas en el ámbito subacuático gallego. Con ello estamos redactando un documento sobre un Sistema de Información Geográfica que permitirá situar el riquísimo Patrimonio Cultural Subacuático que conocemos a día de hoy en el ámbito del noroeste peninsular.

Un sistema de información geográfica es un conjunto de herramientas que permite la organización, almacenamiento, manipulación, análisis y modelización de grandes cantidades de datos vinculados a una referencia espacial, facilitando la incorporación de diferentes aspectos que conducen a la toma de decisiones de una manera eficaz. En síntesis se trata de un sistema de información capaz de integrar, almacenar, editar, analizar, compartir y mostrar la información georeferenciada. Esta sistematización de la información permite la creación de consultas interactivas, analizar la información espacial, editar datos, mapas y presentar los resultados de todas estas operaciones.

Esta tecnología cada vez más difundida resulta indispensable para la gestión de recursos e investigaciones científicas. Es muy utilizada para investigaciones científicas, la gestión de los recursos, la gestión de activos, la arqueología, la evaluación del impacto ambiental, la planificación urbana, la cartografía, la sociología, la geografía histórica, el marketing, la logística, etc. Resulta especialmente útil para la gestión del Patrimonio Cultural, sobre todo en el campo de la Arqueología, por lo que la hemos empleado para representar determinados aspectos del presente trabajo. En el mismo se han plasmado espacialmente los datos obtenidos que han sistematizado la información con la que elaborar algunas

---

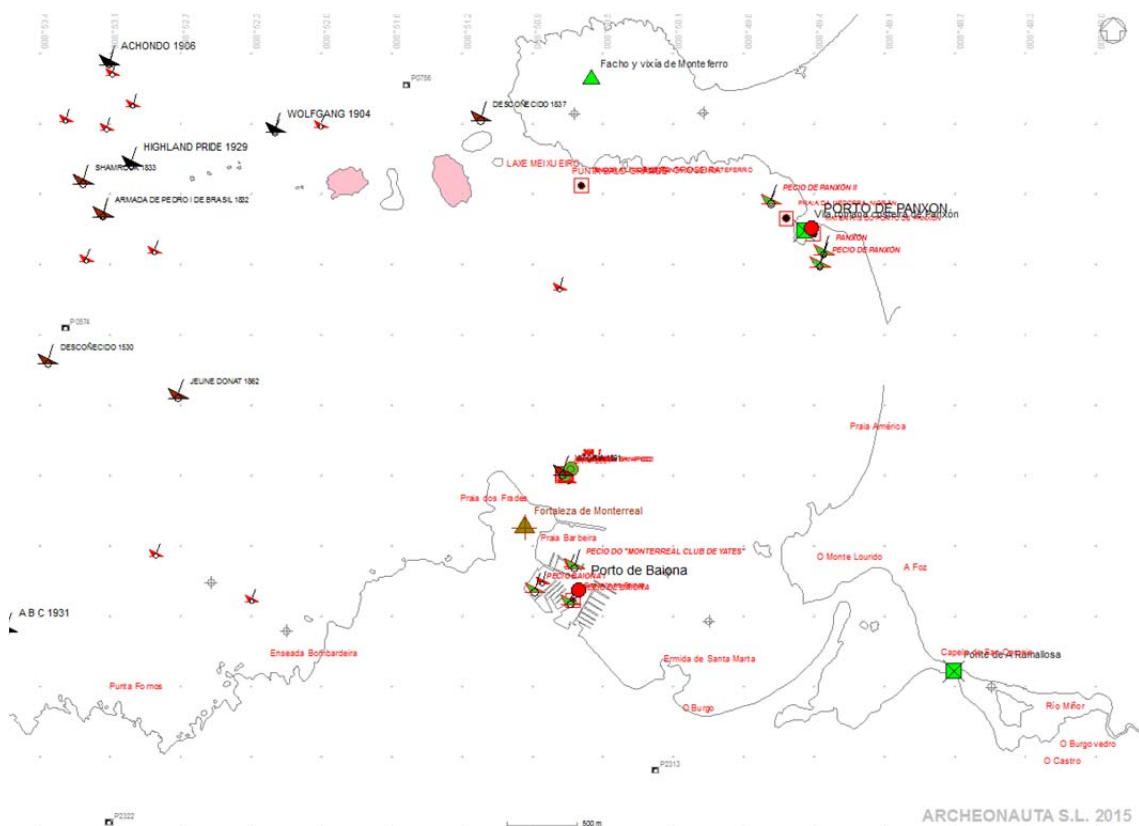
1985. Libro Verde del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español, Ministerio de Cultura 2010.

<sup>30</sup> Almería, río Guadalhorce - Almuñécar (Málaga y Granada), Isla de Ibiza, Islas Canarias, País Valenciano.

<sup>31</sup> BRADY, K. 2008.

conclusiones. Se trata de una herramienta eficaz a la hora de plasmar los resultados de las cartas arqueológicas propugnadas más arriba.

Consecuencia de la realización de la presente Tesis Doctoral ha sido la firma de un contrato con la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia para la realización de un GIS relativo al Patrimonio Marítimo en la Comunidad autónoma de Galicia, tanto en su ámbito aéreo como en el espacio marítimo territorial. En la Comunidad Autónoma de Galicia disponemos desde el año 2006 de un Inventario del PCS dirigido por el que suscribe y donde se recogen y sistematizan varios centenares de lugares de interés patrimonial en el medio subacuático. Así, con los datos recopilados en el presente trabajo, los provenientes del Inventario del año 2006 y los recopilados en las intervenciones desarrolladas en los últimos años, estamos llevando a cabo en la actualidad un GIS que recoja el Patrimonio marítimo gallego, tanto sumergido como el situado en el medio aéreo.



Recursos patrimoniales en el entorno de la ensenada de Baiona, Pontevedra. Elaboración propia.

Uno de los aspectos innovadores de nuestra propuesta a la Xunta de Galicia, radica en la relación entre la noticia de los naufragios, con la evidencia física de los pecios que aquellos han generado. Esta relación resulta algo inédito en toda la literatura existente<sup>32</sup> y es que la historia de un buque no termina con su naufragio, sino que continúa bajo el mar o dondequiera que su destino le lleve. No cabe duda que un buque como el Vasa, hundido en Estocolmo ha tenido más historia tras su naufragio que durante el breve espacio de tiempo que permaneció sobre las aguas.

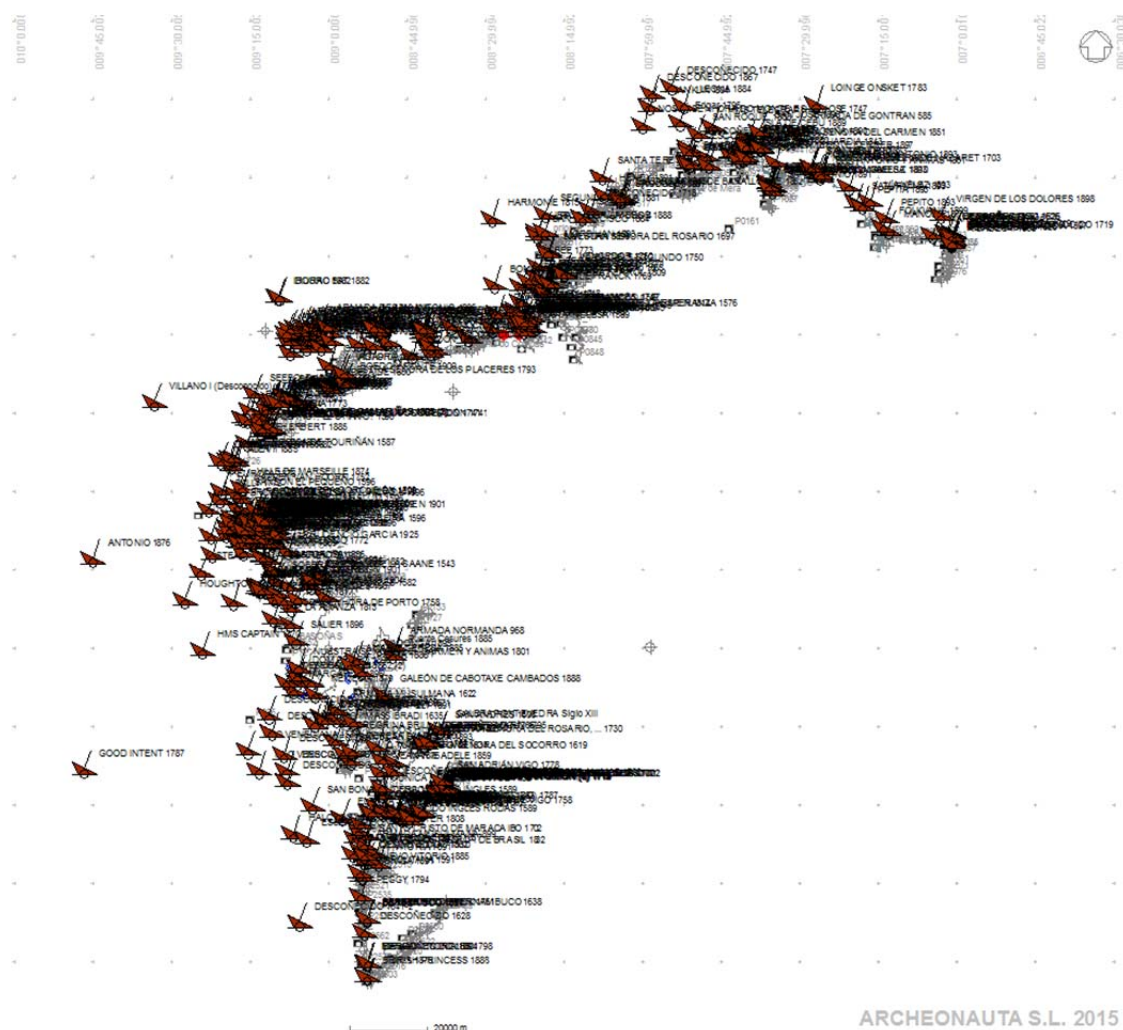
A través del GIS que venimos realizando se ofrecerá un panorama general y ordenado del conocimiento actual de la riqueza patrimonial que se conserva bajo las aguas,

<sup>32</sup> Pareciera incluso que, para determinados autores, un buque, al naufragar desapareciera definitivamente de nuestra realidad.

sacando además del olvido al Patrimonio Cultural con objeto de favorecer su protección.

Con este trabajo se dotará a las Administraciones Públicas de una herramienta que les permita la planificación, el control y la ordenación de los recursos culturales. Las Fuerzas de Seguridad del Estado encontrarán un apoyo fundamental en la tarea de proteger el PCS.<sup>33</sup> Estos encontrarán en trabajo un apoyo que asimismo conllevará un ahorro de costes en los estudios de impacto ambiental, al situar previamente sobre un plano aquellos objetos ya localizados, o en caso contrario, el rango de incertidumbre acerca de cualquier elemento conocido documentalmente. Además el ámbito científico y cultural podrá beneficiarse del conocimiento generado por esta iniciativa con una información sistematizada que se encuentra en general poco accesible y dispersa.

Tal como se puso de manifiesto en la redacción del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español, un documento como el que redactamos



**Naufragios con la consideración de Patrimonio Cultural hundidos en las aguas interiores y mar territorial de Galicia.**

<sup>33</sup> Una situación como aquella en la que una patrullera de la Guardia Civil abordó a un buque alquilado por una compañía cazatesoros, a la que burló mostrándole un permiso para un falso estudio de carácter biológico, no se produciría, de saber los agentes previamente lo que se ocultaba bajo las aguas 200 m más abajo.



primeramente para esta Tesis Doctoral y después ampliamos en el ámbito cronológico para la Xunta de Galicia tendrá:

unos efectos inmediatos en materia de protección, investigación y planificación de cuantas actuaciones hayan de realizarse en nuestras costas y aguas interiores, bien sea por las administraciones públicas o por particulares (Grupo de Trabajo del Comité de Coordinación Técnica del Consejo del Patrimonio Histórico 2009).

No es menor en el aporte de este Sistema de Información Geográfica al innovar en una rama de las ciencias sociales, en este caso la historia marítima, desde el punto de vista de la cultura material conservada bajo el agua.

Por último reiterar que un documento de este tipo ha venido siendo reclamado insistentemente desde el año 1961 en diferentes foros y organismos.<sup>34</sup>

### 3.2.-Resultados

El ámbito del trabajo ocupa todos los yacimientos y elementos conocidos pertenecientes al Patrimonio Cultural Subacuático, situado en las aguas que rodean a la Comunidad Autónoma de Galicia, comprendidos dentro de las aguas territoriales españolas, esto es, la franja de 12 millas paralelas a la costa y entre la desembocadura del río Eo y la del Miño.

Dentro del ámbito cronológico, se están incluyendo todos aquellos elementos conocidos, hundidos o depositados en el fondo marino, anteriores al año 1902.

Se han establecido varias capas de información principales:

**-Portos e Fondeadeiros Históricos:** incluida a petición del cliente, recoge la situación e información de los puertos históricos gallegos. En fase de investigación y ampliación recoge 39 puntos hasta el momento con cronologías que abarcan desde época romana hasta época Moderna.

**-Patrimonio Marítimo:** incluida a petición del cliente, se refiere a elementos situados en tierra firme o en el intermareal y, sin ser patrimonio subacuático, hacen referencia por su origen al mundo marítimo. En fase de realización, incluye establecimientos como puertos, establecimientos fabriles, astilleros, etc... suma hasta el momento 49 elementos.

**-Defensas de Costa:** en íntima relación con el anterior, sitúa aquellos elementos conocidos relacionados con la protección costera: fortalezas, castillos, baterías de costa, etc. Su cronología incluye desde época altomedieval hasta las Guerras Napoleónicas. Hasta el momento recoge 81 entradas.

**-Axudas en control da navegación:** Asimismo vinculada con las dos anteriores, tanto en su origen como petición de la administración, como por referirse a Patrimonio Cultural en el medio aéreo, incluye hasta el momento 89 entradas relativas a faros fachos, atalayas y vigías de la costa.

---

<sup>34</sup> III Congreso Internacional de Arqueología Submarina, Barcelona 1961. Plan Nacional de Documentación y Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático, Ministerio de Cultura 1985. Libro Verde del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español, Ministerio de Cultura 2010., etc.

**-Naufraxios Patrimonio Cultural:** referente a las noticias acerca de la pérdida de buques en las costas de Galicia, hasta una distancia de 12 millas. Recoge hasta el momento 487 entradas apoyadas por datos históricos y referencias bibliográficas.

**-Naufraxios contemporáneos:** incluye naufragios producidos hasta el año 1901, en función de la legislación autonómica en la materia.<sup>35</sup> Todavía en elaboración, incluye 97 naufragios.

**-Naufraxios contemporáneos históricos:** Recoge naufragios de interés histórico, incluso aquellos registrados con posterioridad al año 1901. Al igual que la anterior sin completar en esta fase, recoge hasta el momento 33 naufragios contemporáneos de interés histórico.

**-Pecios Xacimentos subacuáticos:** Documenta aquellos puntos donde se han localizado yacimientos o depósitos de materiales subacuáticos. Lo constituyen hasta el momento 106 puntos documentados.

**-Obxectos:** Incluye fichas con las características de los objetos aislados documentados. Incluye referencias a objetos individuales procedentes de yacimientos ya estudiados o elementos aislados sin relación con yacimiento alguno. En fase de elaboración documenta 321 objetos hasta el momento, incluyendo en su mayoría su destino y lugar actual de depósito.

El GIS entregado incluye asimismo otras capas de información necesarias para presentar los resultados, tales como Cartografía, Control y capas exclusivas para yacimientos singulares como los pecios de Ribadeo, Punta Restelos, Great Liverpool, etc. Todas estas capas incluyen varios centenares de entradas más.

En cuanto a la información gráfica está constituida hasta el momento por 762 imágenes que cuentan con su propia base de datos donde se recoge la información relativa a su origen, copyright, etc.

### 3.3.-El Proyecto Finisterre

Las raíces de este proyecto que nos implicó durante varios años y cuyos resultados todavía están en fase de preparación, hay que buscarlas en una actuación de la Guardia Civil del Mar que detectó actividades de expolio sobre un pecio situado en la ensenada de Sardiñeiro, en Finisterre.<sup>36</sup> La Xunta de Galicia, como es su obligación, tomó cartas en el asunto y nos envió en noviembre del año 2007 a realizar una inspección ocular de unos restos de los cuales nos constaba su existencia, desde tiempos del GIRAS, pero que nunca habían sido visitados por un arqueólogo.

Nada más alcanzado el pecio, pudimos apreciar que nos encontrábamos ante un buque español, o al servicio de España, del siglo XVI cargado con pertrechos militares. Destacaban sobre el fondo gran cantidad de arcabuces y otras armas de fuego portátiles, espadas, piezas de artillería y un buen número de lingotes de plomo destinados fundirse para fabricar munición. Sobre estos lingotes se distinguían las marcas de importantes banqueros alemanes que eran los que sufragaban y aportaban los medios para las guerras que España sostenía en los frentes europeos.

<sup>35</sup> Artículo 102, Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia.

<sup>36</sup> Este yacimiento, que estaba siendo expoliado, lo identificamos posteriormente como el galeón ragusano Nuestra Señora de la Anunciada de Portugal, hundido en la punta Restelos.

Nos hallábamos ante un hallazgo de primera magnitud, uno de esos que tanto nos llama la atención cuando se produce en cualquier país extranjero, un ‘galeón’ español del siglo XVI, cargado con pertrechos militares. Pero ¿qué buque era y a dónde iba destinado? Uno de las iniciativas estratégicas de Felipe II en las guerras de Flandes era limitar o impedir el apoyo inglés a los rebeldes flamencos, para ello se intentó en varias ocasiones abrir un frente en las propias islas británicas (Irlanda incluida) que distrajera a las fuerzas y recursos ingleses y liberase la presión sobre Flandes. Este fue el origen de la Armada de 1596, que a nuestro modo de ver es el origen del pecio localizado en punta Restelos.

El gobierno autonómico gallego de entonces comprendió que nos hallábamos ante un naufragio de primer orden que podría suponer un impulso para poner en desarrollo en Galicia una disciplina en auge en todo el mundo, no sólo en lo que supone de conocimiento histórico, sino en lo que aporta a la oferta cultural de una tierra que, si por algo se diferencia de muchas otras regiones europeas, es por tener un componente marítimo sorprendentemente postergado. Con el impulso autonómico se desarrollaron tres campañas de localización de nuevos pecios en la zona para así evaluar la riqueza patrimonial de la zona y además adecuarse a los preceptos del Plan Nacional de Arqueología Subacuática que se discutía en aquellos años. Estas campañas permitieron identificar al menos otras 5 naves pertenecientes a la Armada de 1596, además de otros muchos naufragios, entre los que destacan la de la corbeta de guerra francesa Bayonnaise, hundida por su propia tripulación en la playa de Langosteira (Finisterre) o el espléndido vapor británico Great Liverpool embarrancado en la playa de Gures, Cee en el año 1846.

De todos estos naufragios se documentaron numerosos objetos, algunos únicos, que ilustran aspectos tanto de la vida a bordo de estos buques como de las relaciones comerciales y el pasado bélico del que fueron testigos estas costas. Lamentablemente la administración autonómica gallega impidió en su momento no sólo la recuperación de la mayoría de los mismos, si no tan siquiera su protección física ante los riesgos evidentes que plantean los propios condicionantes físicos del medio en el que se encuentran, como de la acción de incontrolados.<sup>37</sup>

A partir del año 2006, en el ámbito de la realización del *Inventario de Xacementos Arqueolóxicos Subacuáticos*, ejecutado a instancias de la *Dirección Xeral de Patrimonio Cultural* de la *Xunta de Galicia*, en la zona de la Ría de Corcubión - Cabo de Finisterre, se llevaron a cabo sucesivas intervenciones arqueológicas de documentación de yacimientos.

Las líneas de investigación del Proyecto Finisterre se establecieron a partir de cuatro planteamientos básicos:

- Identificación: localización de todos aquellos elementos, tanto los situados en el medio subacuático, como en el aéreo o intermareal susceptibles de ser entendidos o identificados desde el punto de vista del Patrimonio Cultural Subacuático.

- Estudio: identificar, caracterizar y evaluar el Patrimonio Cultural Subacuático susceptible de ser investigado con metodología arqueológica. Diagnosticar su estado de conservación.

<sup>37</sup> Hemos de destacar que estas recuperaciones estaban justificadas por los riesgos que corrían estos elementos y ya habían sido fehacientemente documentadas en su medio.

-Protección: Establecer las medidas que permitan proteger, conservar, investigar y difundir este patrimonio.

-Creación de un modelo de intervención patrimonial y rentabilización: establecer una estrategia de aprovechamiento social y cultural de los recursos localizados, identificados y estudiados. El Proyecto Finisterre debía de sentar las bases de un servicio de inspección del Patrimonio Cultural Subacuático conocido, que garantizara su conservación.

El Proyecto pretendía instaurar un sistema sugestivo que sirviera de referente para otras iniciativas en el ámbito de la rentabilización del Patrimonio Cultural Subacuático Español.

Los cambios políticos siempre conllevan un cambio en las prioridades, y si le sumamos la crisis que padecemos en España en los últimos años, no es de extrañar que, en una sociedad de nula cultura marítima, uno de los proyectos en caer de los presupuestos fuera precisamente el de la Arqueología Subacuática.



Boca del pedrero FPRA0111, en el pecio dd punta Restelos, en el que se aprecian las molduras características napolitanas. Fot.: MSC.



#### 4.-NAVEGACIÓN EN EL ATLÁNTICO (GENERALIDADES)

<<La gran carretera universal  
que se llama Océano Atlántico >>  
(El puerto de Vigo 1920).

El mar es la vía de comunicación más poderosa que ha conocido la humanidad. Este medio une, no separa, diferentes territorios donde se han asentado los seres humanos, sólo una mentalidad 'continental' impedirá apreciar este principio. El medio acuático es una magnífica vía de circulación para el traslado rápido y a bajo coste de mercancías y personas la comunicación comercial más rápida económica y efectiva entre dos puntos es siempre por mar por el que asimismo han transitado las ideas y personas que han configurado el planeta tal y como lo conocemos. Gran parte de las relaciones humanas que han configurado la geografía humana de nuestro planeta sólo pueden ser entendidas desde el punto de vista marítimo.

Las condiciones físicas del medio marino no han cambiado sustancialmente desde el inicio de la presencia humana en estas costas como tampoco las condiciones geoestratégicas de la zona. No hay nada más inmutable que el mar y hasta nuestros días el ser humano apenas ha sido incapaz de transformar o dominar este medio más allá del simple desplazamiento o de la actividad extractiva.

La península ibérica, siendo el extremo sudoccidental de Europa, se adentra en el Atlántico constituyendo además la puerta hacia el Mediterráneo desde el Océano. Este mar ha sido, <<probablemente el núcleo de mayor concentración de actividad marítima en el Viejo Mundo hasta el Renacimiento >> (Casado Soto 2006). Asistimos a varias fases en el cambio estratégico que supuso la pérdida de importancia de este mar interior para la historia de Europa. La primera de ella situada entre los siglos IV y VII d.C. suponen la rotura del sistema romano y el fin de la Antigüedad clásica. De los siglos VII al XI se extiende el dominio musulmán sobre este mar acabando con la koiné cultural o comunidad mediterránea cuyas consecuencias seguimos arrastrando hasta nuestros días. Entre el siglo XI y finales del XIII se producen las cruzadas, las cuales favorecieron un intercambio científico con la parte de la cultura clásica conservada por los pueblos dominados por los árabes, sumada a los nuevos aportes procedentes del Lejano Oriente canalizados a través de las sociedades islámicas. Estos aportes e intercambios, en ocasiones salpicados por numerosa sangre, abrieron el camino para que en la fase comprendida entre los siglos XIII y finales del XV Europa se abriera definitivamente al Atlántico, tras haber conseguido frente a los musulmanes la apertura del Estrecho de Gibraltar. Estos hechos permitieron que desde la península ibérica, por primera vez en la Historia, un grupo de marinos, por propia voluntad decidieran cruzar un océano.

El eje mediterráneo fue escenario de la historia hasta la década de 1580 - 1590<sup>38</sup> (Pi Corrales 1983), a partir de este momento España se vuelca en el Atlántico hacia lo que se ha llamado un giro al norte de la historia europea. Desde entonces la preeminencia pasa a las potencias atlánticas - España entre ellas - convirtiéndose nuestro océano en el núcleo de la Historia hasta nuestros días. El océano Atlántico dejó de ser definitivamente el espacio mítico imaginado desde época clásica.

---

<sup>38</sup> En ocasiones se ha sostenido que los ricos caladeros de Terranova ya eran conocidos mucho antes del descubrimiento de América y que pescadores del área del golfo de Vizcaya los visitaban habitualmente. No nos parece una idea descabellada que este conocimiento fuese mantenido en secreto por una profesión como la de los pescadores, muy acostumbrados a mantener en secreto sus trucos y caladeros de pesca más productivos.



Entre todas las vías de comunicación marítima que ha conocido la humanidad, la más importante de todas es la que discurre por el Atlántico Norte frente a las costas de la península ibérica. El continente, en Galicia, se adentra en el Atlántico haciendo que esta vía marítima se estreche y ciña peligrosamente a la costa. Esta inmejorable situación estratégica hará de este tramo marítimo un excelente punto de control del tráfico marítimo. 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.

Las condiciones físicas que condicionan la navegación en este ámbito marítimo no han cambiado demasiado al menos en los últimos dos milenios. Quizás algunos puntos muestren resultados del avance general del mar y otros parajes hayan quedado colmatados por sedimentos, 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. Fondeaderos, puertos y refugios naturales serán los mismos que fueron empleados en el pasado.

Los frecuentes temporales en el invierno, junto a las peligrosísimas corrientes que generan, las nieblas en verano, bajos y accidentes costeros son factores que hacen que estas costas sean conocidas por el gran número de naufragios que en ellas se han producido. Los cuales, es evidente, no se hubieran producido de no albergar estas aguas a tan importante vía de comunicación. La cercanía de la costa es siempre un riesgo para la navegación, a los barcos por regla general no los hunde el mar, sino la tierra. 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 remontamos en el tiempo.

El espacio atlántico fue juzgado como inabarcable, <<repleto de resonancias míticas y fantásticas >> (Fernández Ochoa y Morillo 2013), su aparente infinito fue objeto de

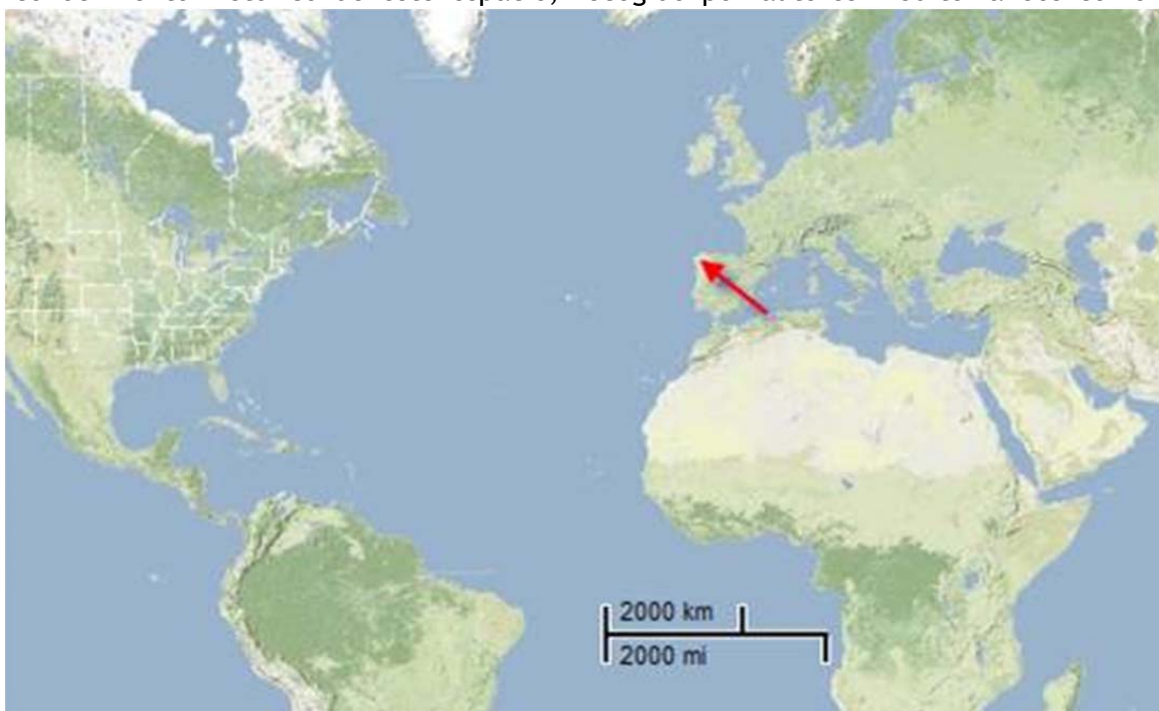


Proceso erosivo marino sobre un acantilado que deja de manifiesto un sistema sedimentario subyacente. Porto de Sorrizo, Arteixo, La Coruña. Fot: MSC

numerosos mitos que lo mantuvieron en el reino de lo desconocido y misterioso. Sin embargo el conocimiento que de él se tenía debió ser más profundo de lo que en general está establecido. La visión de la historiografía hasta fechas muy recientes pareciera despreciar la presencia humana en el área atlántica en favor de la mucho más evidente navegación mediterránea en época clásica.

El comercio entre el mundo mediterráneo y el atlántico se ha constatado desde el siglo VI lo que ha servido para fijar la fecha oficial de las relaciones comerciales atlánticas. A nuestro parecer si se constata cierta mediterraneización en la consideración del Atlántico en el pasado como un espacio nullius (Fernández Ochoa y Morillo 2013), esta postura de obviar la navegación en este espacio por los pueblos ribereños peca del mismo error por cuanto no encontramos motivo alguno para la navegación previa a la presencia mediterránea.

Por tanto tenemos que en realidad lo que buscamos en los textos clásicos es el conocimiento histórico de este espacio, recogido por autores mediterráneos como



Situación del Noroeste peninsular en relación al océano Atlántico. Google Maps.

Plinio, Estrabón. Recogen así los periplos realizados por Midócrito, Himilcón (S. V a. C.), Piteas de Masalia (S. IV a. C.). Estos periplos que por el norte alcanzaron lugares tan remotos como la mítica Thule y por el sur circunnavegaron África, tienen en común un fuerte componente hispano en su desarrollo.

Durante la Edad Media, el imaginario cristiano va a dar una visión teológica a las navegaciones efectuadas por religiosos cristianos más o menos míticos por islas y territorios que hoy podemos identificar con las islas noratlánticas.

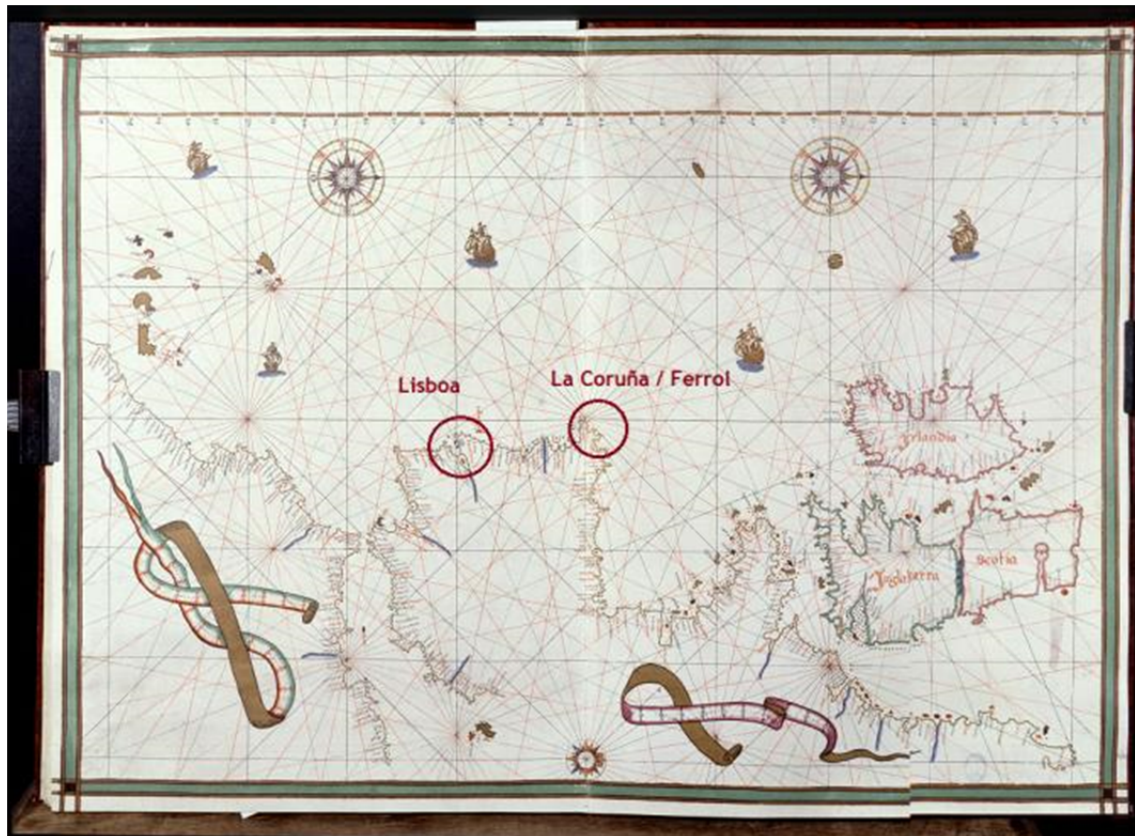
Las primeras visitas europeas al continente americano por navegantes normandos serán asimismo producto de las navegaciones europeas durante la Edad Media. Quizás a este primer intento de asentamiento en el norte del continente americano le faltó un impulso estatal. No estamos por tanto ante un espacio totalmente desconocido, cuando los estados comienzan a poder mostrar músculo, una vez laminado los poderes locales disgregadores, van a aprovechar un conocimiento acumulado a lo largo de generaciones de marinos y pescadores que permitirán desarrollar verdaderas



políticas estatales de expansión por todo el planeta. En esa empresa no debiera extrañar que los habitantes del sur de la península ibérica <sup>39</sup> sean los primeros en aventurarse de una manera sistemática por el Océano. Particularmente lo conocían y ahora será el poder real el que hará uso de ese saber y lo instrumentalizará en base a la obtención de beneficios políticos y económicos a través del avance en los descubrimientos geográficos y técnicos.

En Europa no se puede hablar de navegación de altura hasta el momento en que, de manera consciente, un grupo de marinos andaluces, a las órdenes de un navegante genovés parten con rumbo oeste en dirección a las costas al otro lado del Atlántico. La navegación europea hasta ese momento sólo puede considerarse de cabotaje, pues la misma jamás se aleja más de 140 millas de una costa, y esto en el traslado de cabo Ortegal a la península de Bretaña, <sup>40</sup> navegación que consideramos la habitual en el tránsito de este golfo. Incluso las primeras exploraciones por el Atlántico y la remontada del cabo de Buena Esperanza se realizan siempre mediante una navegación costera apoyada en los accidentes de la costa. <sup>41</sup>

Algún autor (Pi Corrales 1983) afirma que el descubrimiento de América rompió la barrera del miedo. Quizás esa barrera, de existir, estaba en los salones y jardines del establishment de su época, más que en los muelles atlánticos. No parece que marinos



La fachada atlántica peninsular domina la ruta marítima hacia y desde el norte de Europa. Archivo.

<sup>39</sup> Pescadores portugueses y andaluces estaban más que habituados a navegar hasta los caladeros saharianos y la navegación por el este de África era conocida hasta cierto punto.

<sup>40</sup> El tránsito entre Islandia y Escocia, está interrumpido a mitad de camino por las islas Feroe.

<sup>41</sup> Los primeros navegantes de altura de los que tengamos noticia son los habitantes de la Polinesia, los cuales prácticamente en una cultura neolítica fueron capaces no sólo de expandirse por el el Pacífico, si no de mantener contactos entre los diferentes asentamientos insulares.

tan experimentados como los Pinzones se dejaron embarcar en una aventura como la colombina, si fuera desde el punto de vista del conocimiento geográfico de su época.<sup>42</sup>

Una vez estabilizado hasta un punto tolerable el frente Mediterráneo, el imperio de Felipe II se vio amenazado desde el Atlántico en su expansión oceánica y hacia él se volvieron las miradas estratégicas. Fue en ese mar donde se hizo frente a las sucesivas, y en ocasiones coetáneas amenazas de Francia, Inglaterra y de los Países Bajos

#### 4.1. El escenario atlántico

Cualquier poder que pretenda dominar el mar, intentará controlar este nexo vital que cruza frente a las costas peninsulares. La presencia de armadas durante los innumerables conflictos bélicos que ha conocido Europa desde la caída del Imperio Romano será casi constante. Esta importancia estratégica será el motivo por el que se escogerá el puerto de Ferrol para el establecimiento de la principal base naval de la Armada Española en el siglo XVIII.

Roma será el primer poder político continental en comprender la importancia estratégica de este punto del Océano para asegurar el tráfico que aprovisionaba su



Tráfico marítimo frente a Galicia en un momento cualquiera: las 19:10 del 1 de octubre de 2017. <https://www.vesselfinder.com/es>

<sup>42</sup> Los cálculos ofrecidos por Colón son erróneos al suponer un perímetro de la tierra inferior a la realidad.



esfuerzo militar en el norte del continente. Por ello estableció varios centros para el control y protección de ese tráfico alrededor de la Hispania atlántica hacia el norte, el golfo de Vizcaya, más allá del canal de la Mancha y su tornaviaje hacia el sur de la Península y más allá hacia el Mediterráneo. Los situados en Lisboa, Oporto y La Coruña, fueron los principales puertos de recalada dotados además con importantes infraestructuras,<sup>43</sup> y recursos humanos para gestionar dicho tráfico, tal y como nos demuestra la epigrafía.

Tras la retracción y caída del Imperio desaparecerá este primer control del espacio marítimo. La consecuencia será la aparición de poderes más o menos informales que se apoderarán del espacio marítimo en toda la fachada atlántica trasladando a todo este espacio una gran inseguridad que tendrá como consecuencia una profunda decadencia del poblamiento costero europeo.

La Edad Media verá surgir incursiones de importancia dispar tanto de procedencia del norte Europeo, como del poder musulmán desde el sur. La ausencia de un poder fuerte que moderara este espacio estratégico provocó que el mismo fuera ocupado por cualquiera capaz de situar su fuerza en un punto determinado, esto, que será una constante, incluso a lo largo de la Edad Moderna, facilitará numerosos ataques y saqueos a las poblaciones costeras.

El segundo intento de dominio de este espacio marítimo surgirá tras la Edad Media en el momento de la unificación de los reinos peninsulares con la incorporación del reino de Portugal al proyecto común de España. En 1580 el rey Felipe II, haciendo valer sus derechos dinásticos sobre el reino de Portugal, se convierte en la cabeza del más extenso y poderoso imperio en el planeta. El espacio de interés estratégico para España había basculado del Mediterráneo hacia el Atlántico, donde desde este momento y hasta tiempos muy recientes España va a poner sus intereses. El control del tráfico y la lucha contra las amenazas que atentan contra el nuevo estado será parte muy importante de esta política y la que dará lugar a una guerra de Armadas entre España y las potencias del norte de Europa que dejarán un importante registro arqueológico en las aguas que rodean a la actual Comunidad Gallega. Galicia ha sido escenario de numerosos conflictos armados,<sup>44</sup> que han configurado 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 muy habitual en la historiografía española dedicada al ámbito atlántico pasar de puntillas sobre los aspectos estratégicos de la fachada noratlántica española. Frente a los puertos que se asoman al golfo de Vizcaya los puertos de la fachada atlántica gallega quedan desdibujados por la potencia mercantil de aquellos. Si bien Galicia, al contrario del resto de los puertos del norte español no se benefició del tráfico comercial con el norte de Europa al no ser lugar de exportación de los productos castellanos, no por eso estuvo alejada de los avatares del comercio atlántico y no dejó de representar un papel en el mismo.

Los puertos gallegos cumplieron un importante papel en la defensa y control de esta vía de comunicación además de servir de puntos de apoyo del tráfico mercante que frente a ellos se desarrollaba.

<sup>43</sup> El faro de la Torre de Hércules (reconocido como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO) en la actualidad es el faro en activo más antiguo del mundo.

<sup>44</sup> Con referencias históricas, al menos desde el siglo V de nuestra era.

La importancia de las relaciones económicas entre Castilla y los Países Bajos constituyó un fuerte vínculo para ambos estados ya desde finales de la Edad Media. Los países Bajos suponían el principal mercado para la lana castellana, mercado que absorbía un 60% de la producción (Gómez - Centurión Jiménez 1983). Este mercado funcionaba en las dos direcciones, de la misma manera que Castilla dependía del mercado flamenco, éste dependía de la materia prima castellana. Las exportaciones de los Países Bajos hacia España constituían dos tercios del total de las exportaciones y contribuía sobremanera a enjugar el déficit comercial que dicha potencia tenía con otros países como Alemania, Francia o Inglaterra, hasta tal punto era dependiente de España y de su mercado

Los países bajos eran además importadores de productos como la sal, y otros productos primarios procedentes de la península ibérica. Sobre todo Amberes, funcionaba como re-exportador de estos productos y otros procedentes de América con destino a los países nórdicos y ribereños del Báltico. Las flotas procedentes de la Península partían anualmente con estos productos hacia Amberes principalmente donde los intereses de los comerciantes ultramarinos portugueses y españoles estaban representados.

Sin embargo a medida que avanza el siglo y sobre todo a partir de 1573, la mayoría de los buques que realizan este tráfico estará formado por buques nortños, quedando los españoles separados del tráfico a causa del enfrentamiento bélico. La necesidad de las mercancías y bastimentos del norte de Europa no sólo facilitará la presencia de naves foráneas en los puertos peninsulares, sino también en el Mediterráneo y en las rutas de las Indias. En muchas ocasiones estos barcos navegaban bajo el mando de supuestos ciudadanos de naciones neutrales, aunque en muchos casos se trataba de antiguos súbditos hoy rebelados contra el poder real. En ocasiones estos buques eran requisados por las autoridades portuarias.

Los retornos desde los Países Bajos incluían los materiales y manufacturas procedentes del norte de Europa, además de aquellos propios de la zona. Amberes desplazó a la vieja potencia marítima medieval de la Hansa estableciéndose como la principal potencia financiera de Europa merced a los capitales acumulados.

La situación estratégica de Galicia, la hacía etapa obligada para los barcos de la Hansa y de las Ciudades Libres (Frías 1972-73, 80). Tampoco eran raras las arribadas de buques procedentes de Indias a las costas gallegas, tal y como da testimonio la carta enviada a finales del año 1597 por Luis Carrillo de Toledo, Capitán General de Galicia, de la llegada a Vigo de un buque de tal origen (Frías 1972-73, 89). Pero algo que interesaba sobremanera al Imperio y sin lo cual era prácticamente imposible mantener su política eran los bastimentos navales (Gómez - Centurión Jiménez 1983). De la misma manera que todas las primaveras llegaban las naves procedentes del Báltico con el cereal del que la Península era fuertemente deficitaria, asimismo del Báltico procedían los cargamentos de madera necesarios para la construcción naval que ampliaba y unía los diferentes espacios del Imperio en expansión.

#### 4.1.1-Oceanografía y condicionantes físicos de la navegación Atlántica

Las costas de Galicia se adentran como un espolón, yugulando la ruta marítima más transitada de la Historia que discurre frente a ella. Un aspecto característico es lo recortado de este tramo costero, consecuencia de la inundación de una serie de valles fluviales formados durante las últimas glaciaciones. La elevación del nivel del mar los ha invadido creando abrigadas bahías que se adentran en el continente. Los amplios y protegidos puertos de esta costa, son una atracción para la navegación que buscará en ellos refugio y una vía de penetración continental que en ocasiones puede

alcanzar hasta 32 kilómetros. De las condiciones de refugio de las rías gallegas nos hablan las peripecias del galeón *San Bartolomé* que, desarbolado tras el temporal que dio de través a la Armada que en octubre de 1596 se dirigía hacia el norte desde Lisboa, se encontró a la altura de Sisargas,. Allí el tiempo calmó pero las corrientes y el viento empujaron al buque sobre Santa Marta (de Ortigueira) desde donde hubo de refugiarse en Vivero <<donde allí suelen estar los navios muy seguros >>.

La cercanía de la costa es siempre un riesgo para la navegación, es ahí donde se producen la mayoría de los naufragios: <<los barcos se pierden en tierra>>. Estos amplios y protegidos puertos, son una atracción para la navegación por lo que ellos y sus aproches multiplican las posibilidades de acumular un registro arqueológico basado en buques naufragados, en elementos materiales o en estructuras asociadas con el tráfico marítimo.

Las condiciones oceánicas no han variado sustancialmente desde que se abriera el océano Atlántico entre América y Europa - África. Las mismas condiciones generales (exceptuando los ciclos climáticos) existentes en el Atlántico Norte son las que han soportado los navegantes de cualquier período histórico por estas aguas.

En un manual de navegación deportiva escrito por el coronel alemán Dietrich V. Haeften (Haeften 2003) se dice lo siguiente: <<Más de una bahía, paso o costa, debe su nombre al hecho de ser de rápido acceso, pero de difícil salida. La Costa de la Muerte y el cabo Villano en el noroeste español, son dos certeras etimologías de costa y bajos a sotavento>>. Que entre todas las regiones europeas este autor se refiera de manera destacada a la Costa de la Muerte como ejemplo de tramo peligroso para la navegación por encontrarse la costa a sotavento, demuestra bien a las claras la justa fama ganada por este tramo entre los navegantes europeos. Una costa a sotavento, impide al buque derivar en demasía con el viento, a riesgo de terminar estrellado contra la costa o contra cualquiera de los bajos que la preceden. Un buque sin propulsión mecánica o un velero enfrentado a tiempos duros que le impidan ganar barlovento verá así acercarse su destrucción sin que en ocasiones ni las propias anclas puedan frenar su destino.

Incluso aquellos buques que por cualquier causa no dispongan de una correcta situación, pueden errar su posición y derivar inadvertidamente en demasía contra la costa. Esta es en concreto la causa de un elevado número de naufragios en la zona. Los vientos del sudoeste junto a la corriente que los acompaña ha provocado la pérdida de innumerables buques en el tramo comprendido entre los bajos de Baldaio en Carballo, hasta la isla de Sálvora, ambos puntos acreditados, bajo mi punto de vista, por la elevada pérdida de vidas humanas producidas en ambos como inicio y fin de la Costa de la Muerte de Galicia.

A pesar de que en el verano las condiciones de navegación por esta zona son mucho más apetecibles, la navegación se realizaba en cualquier época del año: a finales de los siglos XIV y XV, la cuarta parte de los movimientos de buques en el puerto de Bristol con España, Francia y Portugal a través del golfo de Vizcaya, se produjeron en los meses de enero, febrero y marzo (Childs 1996), lo que denota que la navegación no sólo se producía a lo largo de todo el año, sino que no se produce una variación significativa en función de la estación.

Durante los siglos XV y XVI mutan las condiciones climáticas en el Atlántico Norte, llegando a desaparecer los últimos vestigios de la presencia europea en Groenlandia. Según algunos autores (F. F. Olesa Muñido 1983) durante el año 1588, el de la Gran Armada, se produce una crisis (F. F. Olesa Muñido 1983).

#### 4.1.2-Vientos

El viento es el fenómeno atmosférico fundamental que condiciona la navegación, resultó además imprescindible para el desplazamiento de las embarcaciones hasta el momento de aparición de la propulsión mecánica.

En tiempo de verano, sobre Galicia, el dominio de las altas presiones de las Azores, a menudo combinado con bajas presiones sobre la Península, provocan los vientos predominantes del nordeste que se van transformando en nortes cuando más descendamos en latitud desde Finisterre. En los meses de verano, en el golfo de Vizcaya, en primavera y a principios del verano, así como a finales del otoño, los vientos más frecuentes son los comprendidos entre el norte y este (Adlard Coles y Black 1970, 12), los cuales facilitan sobremanera el tránsito del golfo hacia las costas de Galicia desde el norte de Europa.

In summer, land and sea breezes can be expected inshore but the influence of the Azores Highs tends to produce winds from the north; this northerly tendency starts about April and as summer progresses and latitude decreases these winds develop into the Portuguese trades (Walker y Hammick 2006).

Los vientos del nordeste son los predominantes en esta estación. Este viento será el adecuado para superar la siempre amenazante Costa de la Muerte, que se extiende al este de La Coruña, desde los bajos de Baldaio hasta la isla de Sálvora,<sup>45</sup> siempre y cuando se proceda de norte hacia el Sur.

El golfo de Vizcaya tiene bien merecida fama por sus temporales, pero en el período veraniego comprendido de mayo a septiembre los vientos de fuerza 7 o superior, únicamente tienen una prevalencia de uno en cada veinticinco días (Adlard Coles y Black 1970, 12). Nos encontramos tras todo ello con unas condiciones excelentes para alcanzar bajas latitudes con vientos favorables, en época veraniega. Mientras, para ganar latitud sólo es posible esperar vientos favorables en el invierno, cuando los riesgos de los temporales ponen en peligro cualquier expedición en buques de vela. Veremos más adelante cómo estos condicionantes climatológicos marcarán el desarrollo de la política y la guerra en el frente atlántico.

Como ejemplo tenemos lo ocurrido con la Armada de 1588 la conocida como Felicísima Armada. Salida el 30 de mayo de 1588 de Lisboa al mando de Alonso Pérez de Guzmán, Duque de Medina Sidonia, 19 días después apenas había sido capaz de alcanzar La Coruña, con numerosas averías, tras ser batida por los vientos contrarios de componente norte habituales de la estación.

Los temporales en tiempos estivales son extremadamente raros en la zona, aunque pueden producirse nordestes muy fuertes, muy cargados de nubosidad (Childs 1996, 13). En la zona sur de Galicia, con buen tiempo se producen los vientos conocidos como terrales. Estos vientos son de componente E aunque pueden rolar hasta el SE. Su actuación se ha establecido desde la medianoche hasta el mediodía del día

---

<sup>45</sup> En cuanto a los límites de este tramo de costa, si el topónimo Costa de la Muerte se distingue por la elevada contribución que en buques y vidas humanas se ha cobrado, entendemos que el límite deberemos situarlo en los dos extremos donde se han producido los más graves accidentes marítimos registrados, con la excepción del naufragio de la fragata Santa María Magdalena en Vivero en 1810. El naufragio del vapor Santa Isabel en la isla de Sálvora en 1921 con 213 fallecidos establece a nuestro parecer el límite sur de la Costa de la Muerte, mientras que el naufragio en 1843 en los bajos de Baldaio del vapor de paletas Solway, con 35 víctimas, delimita por el norte el tramo de esta costa con tan aciaga denominación.



siguiente aproximadamente. Por esta razón en la navegación a vela se recomendaba alejarse de las rías desde la medianoche hasta el amanecer, antes de que se entable el NE, viento predominante en los meses de verano y primavera. Este viento rolará hacia N y NO, por lo que los derroteros recomiendan anochecer cerca de las rías para aprovechar los terrales corriendo mar adentro hasta que el viento role al 4º cuadrante (NO), de esta manera es posible ganar barlovento, navegando hacia el norte durante el verano. El derrotero de 1867 (P. Riudavets y Tudury 1867, 308), da cuenta de que los veleros de cabotaje <<que tienen práctica de estas localidades>> utilizaban esta estrategia para la navegación por esta costa.

Durante el invierno, Galicia se ve afectada por el paso de los sistemas frontales del Atlántico Norte que conllevan vientos que debutan de sudoeste muy duros en ocasiones (Childs 1996, 13), conocidos en la Península como vendavales. Los vientos más duros y peligrosos en época invernal son los de los cuadrantes tercero y cuarto, en concreto los que van del sudoeste al noroeste, en esta estación son los vientos más prevalentes (Walker y Hammick 2006, 2), trayendo además de su intensidad fuerte cerrazón y aguaceros que impiden vislumbrar la costa. El viento del noroeste es el que más marejada vuelca sobre la costa. Estos temporales son los más duros y merecieron la calificación de <<sucios>> (Dirección de Hidrografía 1860, 31). Con mal tiempo se aconsejaba la salida de las rías en cuanto rolara el viento al norte y aprovechar la primera entrada del vendaval el cual <<se presenta generalmente manejable durante las primeras 24 horas>> (P. Riudavets y Tudury 1867, 309). Por lo mismo <<Nunca deberá salirse después de achubascado el tiempo y con mal cariz por el O. o que se haya iniciado ya la mar de aquella parte>> (P. Riudavets y Tudury 1867, 309).

El arco de los vientos más común en esta estación corre por el oeste desde los sudoeste a los noroeste. Estos temibles temporales del sudoeste, abundantes durante el invierno, son muy raros en época estival. Con rumbo al norte y vientos del sur, se recomienda no alejarse de la costa más que lo necesario para barajarla, lo que lleva a ser muy cuidadoso con la posición del buque, pues en tales condiciones es factible derivar hacia el este en demasía, acercándonos peligrosamente a la costa. Precisamente esta fue la razón de la pérdida de la Armada de 1596, con más de 25 naves estrelladas en el seno de Corcubión.

Este viento hace difícil tomar alguna de las rías, en especial la de La Coruña, dada su orientación y la dificultad de los buques a vela de ganar barlovento una vez perdido éste.<sup>46</sup> Estos vientos comienzan por regla general en octubre proyectándose su prevalencia hasta los meses de febrero o marzo, en que son sustituidos por los vientos del cuarto cuadrante (Dirección de Hidrografía 1860, 36). Algo de esto es lo que le sucedió al galeón *San Bartolomé* a principios de noviembre de 1597. Este buque pertenecía a la Armada de ese año, que fracasó al realizar un desembarco de la fuerza principal transportada a Cornualles. Tras ser arrastrado por un temporal, llegó a las inmediaciones de La Coruña pero, en palabras del Adelantado Martín de Padilla: el <<San Bartolome llegó a cinco y seis leguas deste puerto que por no tomar bien una vuelta se sotaudenteo>>,<sup>47</sup> a pesar de encontrarse bajo el mando del piloto Pantaleón González <<que es de los marineros de satisfacion>> el buque acabó fondeando en la ría de Vivero, de donde el fuerte viento lo obligó a salir a mar abierto, perdiéndose posteriormente con toda su tripulación en el País Vasco.

<sup>46</sup> Ya apuntaremos en su momento que la instalación de una luz en el acceso al puerto coruñés ayudará a los buques a no perder dicho barlovento.

<sup>47</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc 138.

El viento del nordeste tiene poca duración en invierno pero generalmente es duro y nuboso. En época invernal el viento del norte no es tan peligroso como el anterior aunque suele presentarse con mucha fuerza desde enero a abril siendo de corta duración (Dirección de Hidrografía 1860, 36). En invierno no se recomienda tomar rumbo al oeste, al menos hasta que se afirmen los vientos del norte al nordeste.

La visibilidad se ve condicionada en ocasiones por las nieblas mucho más comunes en julio y agosto cuando se puede producir un día de niebla por cada diez o doce despejado. Este fenómeno, muy frecuente en otoño, suele preceder a vientos del sudoeste, el conocido como vendaval (Dirección de Hidrografía 1860, 37).

La expedición de Drake y Norris de 1589, la conocida como Contrarmada conoció algo de esto el 7 de mayo de aquel año:

But the weather being misty on the land and we not being able by day to rejoin the Groyne,<sup>48</sup> for we could bear not further eastward, we lay at hull all that night. The next day, before morning, we set sail, but by reason of a sudden calm we could not come to anchor in the Groyne before three o'clock in the afternoon. (Norris y Drake to the Privy Council (Wernham 1988, 144).

En la zona sur de Galicia, con buen tiempo se producen los vientos conocidos como terrales. Estos vientos son de componente este y pueden rolar hasta sudeste. Su actuación se ha establecido desde la medianoche hasta el mediodía del día siguiente aproximadamente. Por esta razón se recomendaba abandonar las rías desde la medianoche hasta el amanecer, antes de que se entable el nordeste, viento predominante en los meses de verano y primavera. Este viento rolará hacia norte y noroeste, por lo que los derroteros (P. Riudavets y Tudury 1867) recomiendan anochecer cerca de las rías para aprovechar los terrales corriendo mar adentro hasta que el viento role al 4º cuadrante (noroeste), de esta manera es posible ganar barlovento, navegando hacia el norte.

#### 4.1.3-Corrientes

Las corrientes costeras en Galicia corren mayoritariamente hacia el este en su zona norte, mientras que al sur del cabo Finisterre se dirigen principalmente hacia el mediodía, la velocidad máxima de la misma no suele exceder de ½ nudo (Childs 1996, 15). Estas corrientes son temibles en el frontón noroeste de la península ibérica cuando se combinan con las mares gruesas de esa dirección. <<En buenas circunstancias las corrientes van con el viento, corriendo al sudoeste cuando reina nordeste y viceversa (Dirección de Hidrografía 1860, 37). Este <<viceversa>> es uno de los principales motivos que explica la pérdida de tantos buques en esta costa. En condiciones de tiempo duras y con vientos del tercer y cuarto cuadrante, los buques son impelidos hacia el E, en magnitudes que pueden llegar a ser de un par de decenas de millas. Si los oficiales a bordo no captan esta circunstancia, corren el riesgo de estrellarse contra una costa que ellos suponen todavía mucho más hacia el este.

#### 4.2.-Geografía costera galaica

Las relaciones europeas con casi la totalidad del resto del mundo han discurrido frente a las costas del Finisterre español. Su posición geográfica ha convertido a Galicia en escenario de diferentes acontecimientos relacionados con la navegación,

<sup>48</sup> Este es el nombre en inglés, a la sazón, de La Coruña.

los cuales han dejado elementos materiales que son objeto de estudio en el presente trabajo.

El rápido y económico discurrir de ideas y mercancías sobre las olas tiene su contraparte en los riesgos inherentes a la navegación. Las condiciones meteorológicas, la existencia de bajos,<sup>49</sup> corrientes y otros peligros físicos, además de la propia acción humana han provocado la pérdida de un número incalculable de buques. Los fondos de esta costa conservan un registro arqueológico que materializa gran parte del devenir histórico europeo. La navegación durante diferentes períodos históricos<sup>50</sup> ha generado además un importante registro arqueológico en puertos y fondeaderos.

La costa gallega, en contraste con la portuguesa, sólo separada por el río Miño, es quebrada, rocosa y erizada de bajos y peñascos, pero abundante en puertos, con abrigadas y espaciosas rías, siendo el tramo de costa más favorecida en refugios de toda la península ibérica. (P. Riudavets y Tudury 1867, 307). Lo recortado de la costa ofrece amplios y numerosos refugios, para las embarcaciones que, costeano, buscan subir o bajar en latitud, o procedentes del norte de Europa, adentrarse en el Atlántico (Walker y Hammick 2006, 12). En caso de tiempos duros, es habitual hoy en día avistar buques mercantes de arribada fondeados en las rías que ofrezcan mejor refugio con respecto a los diferentes tiempos.

El licenciado Molina, en su obra escrita en 1550, Descripción del Reyno de Galicia (Molina 1675, 61) hace notar la extraordinaria abundancia que en puertos y refugios ofrece la costa de Galicia <<en los cuales todos ay fiempre efcala, y contratacion de nauios de todas partes>>.

Si profundizamos por el este en el mar Cantábrico, nos encontraremos, a partir de Ribadeo, con otra costa desprotegida de abrigos para los navegantes. En el derrotero de 1860 publicado por la Dirección de Hidrografía. Nos describe de la siguiente manera el tramo al Este de las costas gallegas:

Ningún golfo, ninguna bahía notable, ninguna estensa y segura playa ofrece para amparo y salvación del navegante, particularmente la verdadera costa Cántabra (la comprendida entre el cabo de Peñas y el Bidasoa).

Solo quebradas formadas por hendidos peñascos y obstruidos puertos tapiados por barras de arena o de piedra, son los únicos refugios con que cuenta el navegante, los cuales tiene que abordar á veces, guiando su nave por encima de espumosas rompientes. Por esta razón es tan peligrosa y temida en invierno la costa que baña el Océano Cantábrico.

La única parte favorecida por la naturaleza con buenos puertos es la occidental, en donde se encuentran aglomeradas en corto espacio las rías de La Coruña, Ares, Ferrol, Barquero y Vivero. Una vez perdidos estos abrigos por un buque grande, acosado de temporal del NO, el más temible en toda la costa, ya no le quedan más que puertos de barra, casi todos intomables con aquel tiempo (Dirección de Hidrografía 1860, 6).

Una línea costera tan accidentada facilita la presencia de bajos y rompientes a cierta distancia de la costa, sin embargo en toda la región se puede barajar la costa con seguridad a unas 4 o 5 millas de distancia.

<sup>49</sup> La elevación del nivel del mar desde la última glaciación ha tenido como consecuencia la aparición de escollos que limitan la navegación en determinados puntos.

<sup>50</sup> No nos cabe duda de la existencia de una navegación atlántica en momentos anteriores incluso al período romano.

Las rías de Pontevedra y Vigo son consideradas excelentes por la facilidad de su acceso y por encontrarse libres de obstáculos (P. Riudavets y Tudury 1867, 309). La ría de Vigo también se recomienda como buen punto de espera a la hora de tomar cualquiera de las barras de la costa de Portugal, no debiendo abandonarla mientras observen mar de leva y mal cariz por el cuarto cuadrante (P. Riudavets y Tudury 1867, 309). Dado que a la hora de tomar cualquier puerto de aquella costa debe irse con <<tiempo muy seguro>>.

Las grandes rías gallegas son como pequeños mares - o grandes lagos - cada uno con sus propias ensenadas, ríos y accidentes geográficos. Algunas llegan a penetrar hasta 25 km en el interior del continente, con lo que han supuesto una importante vía no sólo de penetración sino también de relación entre las diferentes comunidades que se asoman a sus orillas. Estos paisajes casi lacustres, donde convergen el mar y los ríos tienen gran importancia en las relaciones y el comercio, pues en ellos se permite conjugar tanto el transporte fluvial el marítimo, además del terrestre. No es de extrañar que estos espacios, como generadores de riqueza, pero también como puntos vulnerables a la influencia marítima, hayan sido desde muy pronto objeto de la atención del poder político, que tomará posiciones para incrementar su influencia y para proteger sus derechos en ellos.



Cabo sobre el pecio del galeón Santiago de Galicia, aparentemente todavía adujado. Fot: MSC.



## 5.-RELACIONES INTRAEUROPEAS EN EL NOROESTE PENINSULAR

### 5.1.- Roma

<<Secundus angulus circium intendit, ubi Brigantia,  
Callaeciae civitas sita, altissimam pharum et  
interpauca memorandi operis ad  
speculam Britanniae erigit>>

Paulo Orosio, *Historiarum adversus paganos* VII, 1,2,71-72.

La presencia de los primeros navegantes de los que tenemos noticia en las costas del noroeste peninsular ha quedado fosilizada hace más de 2600 años en los grabados rupestres localizados en Oia, Pontevedra. La representación de varios barcos de alto bordo es la primera referencia material clara a la navegación costera oceánica en el territorio.

Desconocemos si tales grabados son representaciones de embarcaciones procedentes del sur de la península ibérica, o más allá, del Mediterráneo -Ex oriente, lux- o del norte de Europa o, por qué no, representan buques de origen local. Las relaciones de todo tipo que se manifiestan en las tierras que se asoman al golfo de Vizcaya, y aún más allá a través del Canal de la Mancha, nos hablan de un dinámico intercambio en este casi Mediterráneo que debió realizarse por mar en embarcaciones de cierto porte. La tecnología necesaria para la fabricación y gobierno de tales embarcaciones no se halla lejos de las posibilidades disponibles para la inmensa mayoría de las sociedades de la franja occidental europea en momentos protohistóricos. Hemos de reconocer que los mejores marinos de la Historia, los polinesios, a inicios del primer milenio a.C. fueron capaces de iniciar la expansión por la Polinesia con una tecnología apenas neolítica.

Si bien cada vez son más los hallazgos de elementos de cultura material que nos remiten a la presencia púnica en las costas occidentales de la Península, hasta el momento no se han documentado elementos de entidad suficiente como para establecer que dichos contactos se realizaran de forma regular.

Una construcción tan significativa como la escollera del puerto de Bares en el cabo de la Estaca, se ha atribuido de manera infundada a la presencia de navegantes fenicios (Maciñeira Pardo de Lama 1947), de la misma forma que en su momento se llegó a postular tal origen para la fundación de la Torre de Hércules de La Coruña (Barreiro Fernández 1986, 56). No existe base donde sustentar tales adscripciones, fruto de planteamientos ideológicos o literarios. La presencia de estos navegantes no tuvo entidad suficiente como para apoyar tan magnas obras (Bello Diéguez & Ramil González, 2006), (Bello Diéguez, 1994).

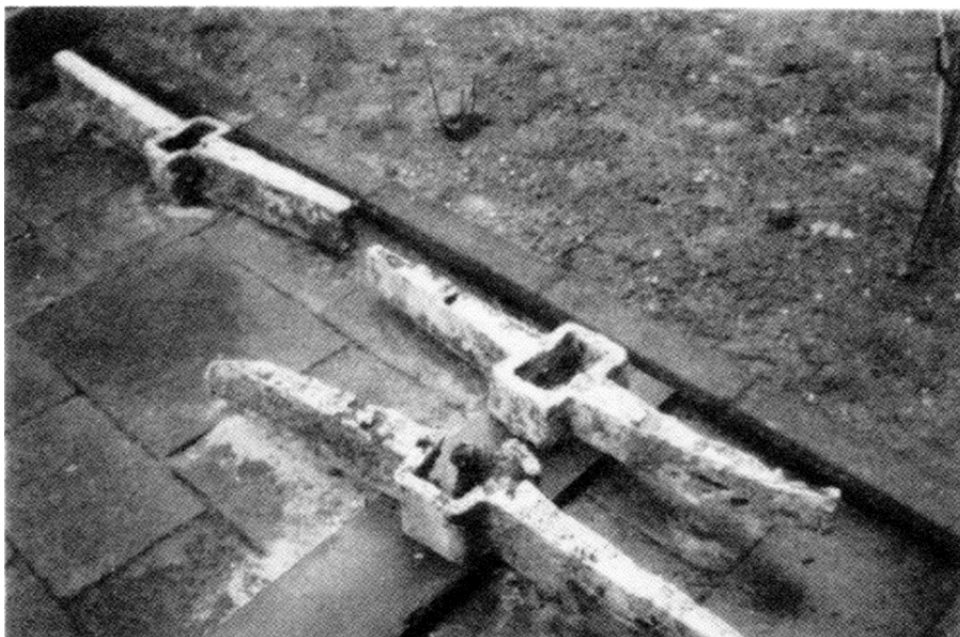
La existencia de un comercio atlántico púnico o hasta fenicio parece estar acreditada, aún por las fuentes escritas donde las referencias a las islas Casitérides<sup>51</sup> son constantes. Estos contactos se remontarían <<al período comprendido entre los siglos VIII y VI a.C. >> los materiales arqueológicos marcan un inicio en el entorno del siglo VI a.C. y son más abundantes a partir del siglo IV a.C. En lo que se refiere a su distribución espacial, no parecen extenderse al este de Bares, aunque algunos indicios materiales de origen fenicio -púnico y griego en la Bretaña francesa y las Islas Británicas podrían marcar una relación con el sur de la península ibérica (Morillo Cerdán, 2010).

<sup>51</sup> Independientemente de si tales islas designa un archipiélago concreto o simplemente designen un espacio geográfico, de lo que no parece haber duda es que indican la fuente de aprovisionamiento del estaño en el Océano Atlántico.

Pero si la presencia oriental se hace presente en el ámbito noratlántico peninsular, la presencia de este último ámbito geográfico se hará sentir hasta, de momento, en el Levante peninsular: en el bajo de La Campana, frente al Mar Menor, Murcia: <<se han documentado y recuperado cerca de dos centenares de ellos (lingotes de estaño), con un peso aproximado de 1 kg cada uno y una pureza superior a 99%. Tienen una procedencia atlántica>> (Pinedo Reyes, 2013).

A las navegaciones más o menos esporádicas de los primeros navegantes pronto siguió un comercio mucho más regular, con la presencia de Roma a partir del año 206 a.C. y con la entrada de Gadir en su órbita política. Poco después de este momento se evidenciará una cada vez mayor implantación en las costas atlánticas de la Península, incluida la zona atlántica gallega, de la presencia latina. No pretenderemos aclarar la idea que en época clásica se tenía acerca del Océano. Las referencias de naturaleza literaria o mítica, poco nos van a aclarar acerca de la naturaleza de la utilización que de este espacio va a hacer el nuevo poder político, que por primera vez implantará una comunidad en las aguas que bañan el occidente europeo. Pero lo que cada vez resulta más evidente es que el Atlántico estaba lejos de ser un mar inexplorado o escasamente surcado. Galicia se incorporará a la órbita romana plenamente a partir de las Guerras Cántabras, en el último cuarto de siglo de la era anterior. Esta absorción, realizada en la zona costera gallega sin graves conflictos, al menos generalizados, estuvo al parecer favorecida por los contactos comerciales previos establecidos anteriormente por vía marítima (Bello Diéguez, 1994, pág. 12). Entre finales del siglo I d.C. y comienzos de la siguiente centuria se establece definitivamente la ruta marítima atlántica como vía de aprovisionamiento a la creciente presencia romana en la costa atlántica del continente. Esta ruta aprovisionará sobre todo al esfuerzo militar del Imperio.

La distribución de las ánforas olearias en Britania, parece demostrar que su transporte y distribución en la isla tenga más que ver con las guarniciones militares que con una distribución comercial (Bello Diéguez, 2008). Si durante los siglos I y II el transporte oleario se realiza desde la Bética en ánforas Dresell 20, a partir de mediados del siglo II se aprecia un avance en las importaciones olearias procedentes del norte de África y con ánforas procedentes de aquel origen. En el siglo III las importaciones africanas desbancan a las béticas, a la vez que se documenta una vinculación civil para la distribución de aceite que ya no estaría dedicado al estamento militar.



Cepos romanos de punta Udra. Archivo

A pesar de ser considerado un territorio periférico, Galicia va a disfrutar de una romanización intensa y completa muy alejada de las visiones indigenistas del pasado (Sánchez Pardo, 2012). Las campañas militares consolidarán el espacio Atlántico romano empleando las antiguas relaciones comerciales con el sur peninsular como vía de penetración. La campaña de César que asciende en latitud hasta Brigantium es el punto álgido de esta expansión. Una vez asentado el poder romano en el Atlántico, las Guerras Cántabras, que tendrán una fuerte componente naval con la participación de la Classis Aquitana, cerrarán el hiato existente entre aquella y el espacio Atlántico al que se ha asomado Roma en la Europa septentrional. Con la conquista de la costa cantábrica, Roma cierra un espacio estratégico que le permitirá dominar el Sinus Cantabricum por el viejo método de dominar el mar mediante el control de las costas. A mediados del siglo I d.C. se consolida la ruta Atlántica, en la que la conquista de Britania por Claudio (43 d.C.) es quizás el hito fundamental al asegurar ambas orillas del Canal de la Mancha y al abrir Britania a la romanización. Desde el siglo II a.C. se detecta un incremento de los materiales de origen cultural romano, en lo que es un reflejo de la creciente relación comercial, basada de forma destacada en el abastecimiento a las fuerzas militares destacadas en la Europa septentrional.

En el Atlántico se instaurará una pax romana a medida que Roma se vaya asomando a las costas de Britania y Francia y ocupe y domine el canal de la Mancha. Este dominio de los mares, a través del control de sus costas permitirá la suficiente seguridad en las tierras que se asoman al océano para ver surgir en aguas del noroeste de la península ibérica numerosos asentamientos que dejan bien a las claras un importante desarrollo subsiguiente a esa seguridad. Los asentamientos costeros, tanto sean habitacionales como fabriles, permiten atisbar una edad de oro en la costa que desaparecerá inmediatamente a la desaparición de las circunstancias que la hicieron surgir. La pérdida de un poder fuerte que asegurara las costas y las rutas marítimas promocionó a aquellos que desde el exterior del Imperio, y muy probablemente desde el mismo interior, desearan hacerse con la riqueza que durante siglos se acumuló en las riberas del Océano. La pérdida de la seguridad marítima incidirá en la decadencia de los asentamientos costeros.

La ruta atlántica experimentará un fuerte retroceso a mediados del siglo III, coincidente con la crisis generalizada del Imperio (Morillo Cerdán, 2010). Aparentemente en la siguiente centuria se producirá una recuperación, que si bien no alcanzará los niveles altoimperiales, sí permitirá el acceso a la Europa Atlántica de materiales y mercancías procedentes del Mediterráneo, incluso de su extremo oriental (Ramil González, Naveiro López, y otros 2003).

En época bajoimperial <<Hispania -con Tingitana-, Galia, Britania y Germania, constituyen una entidad política propia, la llamada prefectura de las Galias, con sede en Augusta Treverorum (Treveris)>> (Morillo Cerdán, 2010). Será este un momento de desarrollo de las comunicaciones marítimas. La rotura del limes renano en el 409 trae consigo una serie de convulsiones que sin embargo no conllevarán el colapso de la ruta comercial atlántica. Ni siquiera la salida de Britania de la órbita del declinante imperio será el fin de los contactos a través del océano, los cuales permanecerán activos al menos hasta el siglo VI (Morillo Cerdán, 2010). A partir de finales del siglo IV y la primera mitad del siglo VI los establecimientos costeros comenzarán a abandonarse siendo algunos destruidos, retirándose la población de las costas. Las condiciones de vida en los establecimientos costeros eran insoportables dada la inseguridad generalizada en el Atlántico.

El tráfico marítimo a lo largo del Atlántico europeo fue una consecuencia de la incorporación al Imperio de toda la franja costera europea hasta más allá del Canal de la Mancha. El reinado de Claudio, con la conquista de Britania y la creación de la

praefectura annonae, va a suponer el más firme espaldarazo a la citada vía de navegación (Morillo Cerdán, 2010). Las producciones olearias o vinarias con las que se abastecían las guarniciones en los limes, resultan rastreables en Britania y Europa septentrional merced a la facilidad de seguimiento de los envases en los que eran transportados. Estos suministros, imaginamos que junto a muchos otros de los cuales carecemos de pruebas físicas, fueron transportados por vía marítima a través del Atlántico. No es posible establecer de momento si el transporte de estos suministros era por cuenta de manos privadas - *navicularii* - o estaba en manos de alguna *classis* militar, tal como ocurría con la *Classis Britannica* en las islas, dedicada a distribuir los suministros a las diferentes unidades militares. El que la base de dicha *classis*, situada en Dover, a unas 600 millas náuticas de Brigantium, es decir a poco más de 5 jornadas de navegación,<sup>52</sup> convierte tal hipótesis en una posibilidad real. Este transporte, estuviera o no en manos privadas, era un factor estratégico de interés estatal. Su flujo dirección norte, con objeto de suministrar a los ejércitos en campaña o acuartelados en los límites, debió de ir acompañado de unos retornos de naturaleza civil que aprovecharan las rutas de regreso (Morillo Cerdán, 2010).

No son muchas las referencias literarias que existen acerca de la navegación romana en el Atlántico, esto en ocasiones se ha tomado como muestra de su escasa importancia (Ferreira Priegue 1988, 66). Sin embargo, a pesar de que esta navegación nunca alcanzó la intensidad de la registrada en el *Mare Nostrum*, no puede ser desdeñada (Morillo Cerdán, 2010).

Serán las fuentes arqueológicas las que nos ofrezcan las evidencias más nítidas de la navegación atlántica por el Atlántico. Los continuos hallazgos arqueológicos documentan tanto un tráfico comercial de cabotaje como uno a largas distancias<sup>53</sup> (Morillo Cerdán, 2010).

La escasez de pecios de buques empleados en este tráfico es palpable en estos momentos en la mayor parte de los espacios de la costa europea, y allí donde se han localizado, especialmente en el ámbito del Canal, resultan asimismo escasísimos. La explicación a este fenómeno podríamos buscarla en los mismos pecios, así como en la visibilidad de los mismos. Mientras un pecio cargado con decenas o centenares de ánforas suele dejar una huella evidente sobre el fondo marino, la ausencia de tales contenedores provoca que muy escasos - o ningún - resto sean visibles sobre el fondo, por lo que la identificación de los pecios resulta muy problemática.

Mientras en el Mediterráneo gran parte de los tráficos se realizaban en contenedores cerámicos, en el Atlántico parece que la fabricación de tales contenedores no es tan habitual. Así no son muy numerosos los talleres de producción de ánforas que se asoman al Atlántico en comparación con aquellos situados en las costas mediterráneas. Las numerosas instalaciones dedicadas a la fabricación de elaborados de la pesca, no parece corresponderse con las producciones anfóricas que podríamos esperar sirvieran de contenedor para el transporte de esos productos. El empleo de contenedores fabricados con productos de origen orgánico parece una buena opción para explicar dicha contradicción. Una parte de los tráficos no precisan de contenedores: sal, pieles, mineral, esclavos, madera, etc. mientras el empleo de contenedores de origen orgánico (pipería, odres,...) difícilmente se conservarán mucho tiempo bajo el agua, si no quedan enterrados en el sedimento, en cuyo caso serán asimismo muy difíciles de localizar.

<sup>52</sup> A una media exigua de 5 nudos horarios.

<sup>53</sup> En nuestros días no tendría más consideración que una navegación de gran cabotaje.



El pecio de Guernsey, de finales del siglo III d.C., sería un ejemplo del tráfico marítimo de pipería en el Atlántico en época romana. En un buque además de características compatibles con la navegación oceánica, se descubrieron durante la excavación arqueológica realizada sobre él duelas de pipería (Rule y Monaghan 1993).

Algo así pudo haber ocurrido con el depósito de piedras de sílex localizado por nosotros en las inmediaciones de Ribadeo, en el Islote da Insua.<sup>54</sup> Los únicos objetos localizados sobre el fondo fueron varios nódulos de sílex de origen alóctono, mezclados con cantos rodados de materiales autóctonos. Un material como el sílex no es propio de la zona, donde abundan las pizarras, los esquistos, además de la existencia de una veta de cuarzo paralela a la costa. La presencia de este material, documentado en otras ocasiones como integrante de lastre en los buques, es difícil de explicar en este lugar, inadecuado - por expuesto - para el fondeo de embarcaciones. La zona fue prospectada exhaustivamente, incluso mediante la utilización de detectores de metales, pero no se localizó ningún objeto de interés patrimonial, únicamente fueron documentados dos pequeños fragmentos de porcelana, un fragmento de botella de vidrio y una varilla metálica todo ello de cronología contemporánea que no podemos poner de forma indiscutible en relación con el citado sílex. Ante la ausencia de elementos que indiquen claramente la presencia de un pecio, como son los cargamentos cerámicos, o la artillería, los rastros de los naufragios pueden pasar desapercibidos o simplemente no dejar rastros apreciables en absoluto.

Pese a todo lo anterior, al menos parte del tráfico oficial de aprovisionamiento a las fuerzas militares a través de la ruta de navegación atlántica se realizaba mediante contenedores cerámicos, los cuales se detectan en los yacimientos arqueológicos o incluso en los escasos pecios estudiados en el Atlántico (Morillo Cerdán, 2010). Sin



Cupa del Museo de Évora, Portugal, que representa una barrica. Fot: José Manuel Pérez Linde, 2011.

<sup>54</sup> En posición aproximada: N43 33.408 W7 03.089. WGS84.

embargo el tráfico de retorno, bien sea por la naturaleza de los contenedores empleados o por la naturaleza de los cargamentos, no ha dejado huellas tan visibles ni en los yacimientos terrestres ni en los pecios, de los cuales no se ha identificado ninguno hasta ahora. Si esta propuesta es correcta sólo existirían elevadas posibilidades de encontrar un pecio de época romana dedicado a una navegación en dirección norte cargada de contenedores cerámicos conteniendo vino, aceite, conservas de pescado,... Los tráficos más probables en dirección sur como esclavos, minerales, madera, etc. serían mucho más aleatorios de localizar por no necesitar contenedores o ser estos de naturaleza orgánica.

Roma va a emplear el camino del Océano que discurre por las costas del occidente peninsular como una vía estratégica de comunicación con la parte occidental y septentrional del Imperio. La presencia romana en la fachada atlántica del norte de España no se puede atribuir únicamente a la iniciativa privada a través de la pesca o el tráfico mercantil. El Atlántico, como vía de comunicación, tiene para cualquier potencia europea una importancia capital y por lo tanto el Imperio establecerá un dispositivo acorde. Será Augusto, con la conquista de la costa septentrional de la península ibérica el primero en establecer un continuum en la ruta <<que enlazaba los nuevos territorios de la Galia con el Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar>> (Morillo Cerdán, 2010).

El dominio del Atlántico se consiguió mediante el control de las costas, lo cual imposibilitaba el surgimiento de un poder marítimo (Mac Kinder 1996, 31). El Atlántico pasará a sí de ser una frontera a convertirse en un nuevo mar romano, un mar cerrado dominado por la potencia continental. La ruta atlántica quizás tuvo su primera función estratégica con el avituallamiento de las campañas germánicas de Augusto (Morillo Cerdán, 2010).

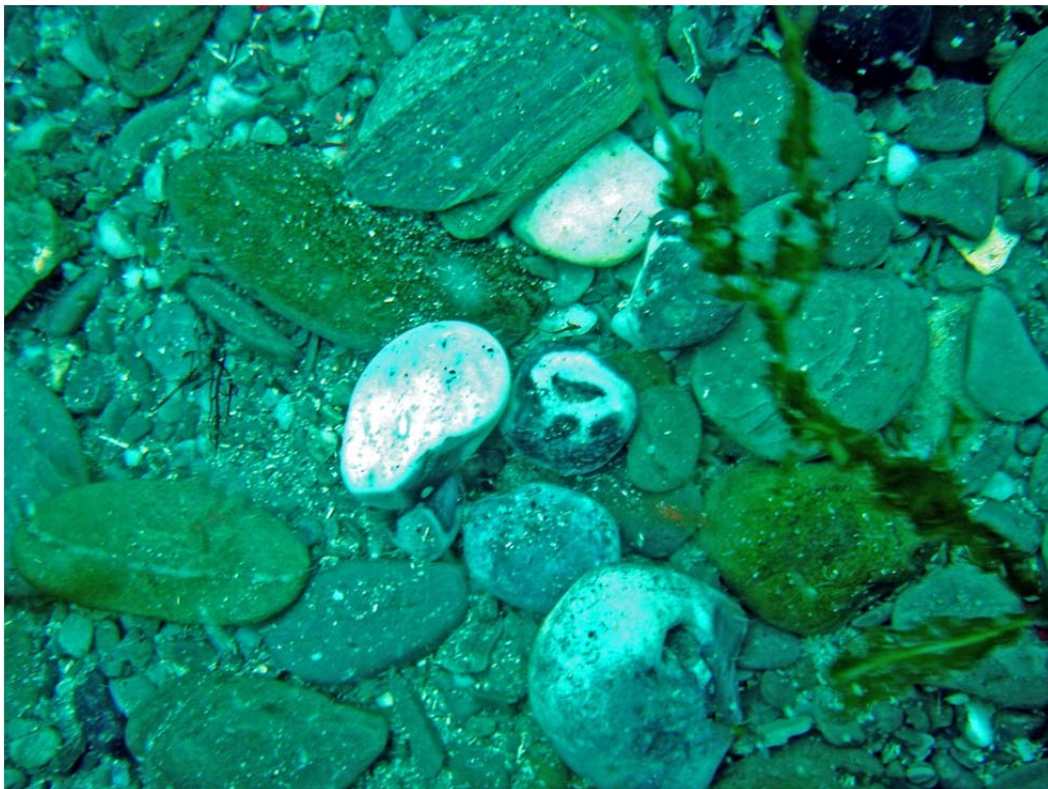
La presencia de Roma en las costas del noroeste peninsular no sólo tuvo que ver con el control de las comunicaciones en esta importante zona estratégica. El aprovechamiento del mar como fuente de recursos está presente a lo largo de toda la costa gallega, no sólo en cuanto a los asentamientos habitacionales, sino en los numerosos establecimientos relacionados con la transformación de los productos pesqueros documentados en estas costas.

Se ha apuntado que la navegación clásica en esta zona del Atlántico era mayoritariamente diurna (J. L. Naveiro López 1991, 125) recalando las embarcaciones sobre la costa durante la noche. Esta hipótesis no la compartimos en absoluto. No encontramos motivos para tal idea ni prácticos ni tecnológicos. La costa es el principal peligro al que se enfrenta la navegación, hay un axioma que establece que a los barcos no los hunde el mar, sino la costa, no hay nada más peligroso para una embarcación que empeñarse sobre ella, sobre todo si ésta se encuentra a sotavento. Desviarse de un rumbo para refugiarse durante el período nocturno no es un comportamiento razonable en un navegante, a no ser que éste lo sea de placer, y por lo tanto sin otros intereses que el disfrutar de la navegación. El pretender que ante la ausencia de luz el navegante pierda su capacidad de orientarse no se sostiene. Mientras la noche esté despejada se puede navegar mediante las estrellas, la polar. En caso de cielos encapotados la luz lunar podría permitir la percepción de la línea costera, y aún en las peores condiciones se pueden efectuar maniobras para limitar el andar, o incluso detener totalmente al buque y mantenerse a la espera de acontecimientos, hasta que la luz o las nubes permitan de nuevo la orientación. Perder el tiempo entrando en un refugio y volverlo a perder para abandonarlo, y eso suponiendo que los vientos favorecieran cada una de las maniobras, nos dejaría una navegación irracional de todo punto. La navegación nocturna no plantea especiales dificultades y menos para unos tripulantes que habremos de reconocer avezados en

el tránsito por el Atlántico. Lo que sí plantea dificultades, y muchas, es buscar refugio cada 40 - 50 millas.

Un navegante costero, como lo fue la navegación en esta parte del Atlántico hasta el inicio de la Edad Moderna, no está del todo ciego, aún con mala visibilidad. En este caso, con nieblas o en noches sin luna, siempre puede obtener información a través del escandallo de la sonda de los fondos, tanto en lo referente a la profundidad como en la naturaleza de los mismos. Estos datos, junto con el conocimiento práctico, acumulado a través de sucesivas generaciones, facilitarían la navegación.

Las condiciones de las embarcaciones conocidas en época romana en el Atlántico, las hacen compatibles con la navegación en aguas abiertas. El mejor de estos buques conocido como el pecio de Guernsey,<sup>55</sup> datado a finales del siglo III d.C. es una embarcación con tecnología diferente a la utilizada en el Mediterráneo. En este caso, al contrario de la construcción mediterránea, el buque es construido a partir de sus cuadernas y no a partir de la construcción de su casco. La clavazón es de hierro y carece del sistema constructivo de lengüeta -mortaja. Entre los materiales recuperados del pecio se han documentado producciones tan dispares como las provenientes de Argelia y Germania (Rule & Monaghan, 1993). Se ha calculado la eslora de este barco en 22m, lo que lo hace capaz de afrontar la navegación costera, y más allá, propia de la época, y ello con una tecnología atlántica. La ruta establecida por los investigadores para este buque, en base al cargamento de brea que transportaba tenía origen en las Landas y destino, probablemente en las Islas Británicas (Connan J., 2001). No cabe duda que una embarcación capaz de afrontar esta navegación, es capaz de abordar cualquier trayecto en la faja costera occidental



Nódulos de sílex correspondientes a un posible pecio en la isla de Insua, Ribadeo. En ocasiones, la dificultad en la conservación de restos materiales puede dificultar la localización de los pecios. Fot: MSC.

<sup>55</sup> Ha sido bautizado popularmente como Astérix.



de Europa.

El recalar sobre la costa sólo tiene justificación en caso de necesidad, para conseguir cualquier elemento necesario, situarse, efectuar reparaciones, llegada a destino, o el caso más común en la navegación costera a vela, que es buscar refugio frente a vientos contrarios, o en caso de severas condiciones climáticas que aconsejen no afrontar las mismas en mar abierto.

La presencia de varios establecimientos de transformación de productos marinos,<sup>56</sup> situados a todo lo largo de la costa gallega, con la única ausencia no detectada hasta el momento en la conocida como Costa de la Muerte<sup>57</sup> ha venido salpicando con asentamientos diferentes puntos de la costa gallega: Puerto de Espasante (Maciñeira Pardo de Lama, 1947); Ensenada de Cariño, ría de Ferrol (San Claudio Santa Cruz & Vázquez Gómez, 1997), Adro Vello (Carro Otero, 1987);

Esta industria tiene una vocación exportadora, la cual se debió realizar por mar así para la exportación a largas distancias como en la distribución en el propio Conventus, a través de las rías y vías fluviales.

A ellos hemos de añadir los restos de varias villae repartidas por la costa que dejan bien a las claras la existencia de unos excedentes<sup>58</sup> que permiten a sus propietarios la erección de estas viviendas, lujosas en algún caso. La existencia de estas residencias manifiesta la seguridad de unas costas que permitían tal ostentación de riqueza en un ámbito como es el marítimo que favorece los contactos -pacíficos, o no - incluso a largas distancias.

### 5.1.1.-Brigantium

Cuando hablamos de un puerto romano en la actual ciudad de La Coruña, lo hacemos con todas las consecuencias. Entendemos que un puerto es una infraestructura muy concreta que cumple la función de servir de apoyo al tráfico marítimo cualquiera que sea la naturaleza de este último, sin embargo no toda obra capaz de ofrecer este servicio puede recibir ese nombre. Un muelle desde el que se realizan operaciones de carácter portuario puede ser parte integrante de un puerto, pero a esta construcción por sí misma no se le puede denominar puerto sino que en todo caso puede formar parte una infraestructura de este tipo.

La bahía de La Coruña se abre en el gran seno formado por el cabo Prioriño Chico y la península de la Torre de Hércules que comprende las rías de Ferrol, Ares y Sada y La Coruña. En este gran seno se localizan como puertos históricos más importantes los de Ferrol, Pontedeume, el hoy prácticamente desaparecido de Betanzos, Sada y La Coruña. Este gran seno permite una segura y rápida comunicación entre cualquier punto que se asome a esta vía de comunicación abierta en casi cualquier situación meteorológica, salvo para el salto entre las rías en aquellos días de peores condiciones del mar. Mientras las puertas del seno distan por vía terrestre unos 60 km,<sup>59</sup> la distancia por mar se reduce a escasos 10 km. Esta circunstancia favorecía un

<sup>56</sup> Entre la Isla de Sálvora y La Coruña.

<sup>57</sup> Ese vacío resulta más llamativo si tenemos en cuenta que la zona fue romanizada, incluso profundamente como demuestra la comarca alrededor de la actual Muxía con asentamientos tardorromanos de la importancia de Moraima, Tines, Leis, Goiáns o Santiago de Mens, Malpica, que Sánchez Pardo liga al comercio en ese período (Sánchez Pardo, 2012).

<sup>58</sup> Esto no quiere decir que el origen de esos excedentes sea producto de la actividad marítima en cualquiera de sus manifestaciones, o al menos no exclusivamente.

<sup>59</sup> La comunicación además se ve dificultada por la necesidad de salvar varios ríos.



tráfico marítimo de carácter comarcal entre las tierras que se asoman a este conjunto de rías.

La costa que se extiende frente a este tramo de la ruta atlántica no ofrece similares características de accesibilidad desde el mar desde el cabo Finisterre ni vuelve a alcanzarlas hasta la ría de Ortigueira. Rías menores como las de Muxía - Camariñas, Corme - Laxe, o Cedeira presentan todas ellas escaso refugio ante adversas condiciones meteorológicas o accesos condicionados a la propia situación del tiempo como Cedeira y, en menor medida, Camariñas - Muxía.

El seno ártabro se abre frente a la ruta atlántica, justo antes - o después - de dar el salto del golfo de Vizcaya, necesario para cruzar desde la península ibérica hacia la Bretaña francesa o las Islas Británicas, en una de las navegaciones más largas y más alejadas de tierra realizadas en el espacio marítimo romano.<sup>60</sup> Este punto es el más favorable para ofrecer apoyo a una navegación tras - o antes - de permanecer durante varios días seguidos de navegación sin escalas, salvo la excepción del puerto de Bares como veremos más adelante.

El emplazamiento elegido para situar el principal puerto del noroeste de Hispania presentaba unas magníficas condiciones para albergar barcos en seguridad tal y como relata el derrotero de Tofiño redactado a finales del siglo XVIII, cuando no se había acometido infraestructura portuaria alguna que desvirtuase sus condiciones



Ara romana de la iglesia de Santiago de La Coruña, consagrada a una deidad vinculada con los viajes marítimos, por un oente de evidente origen foráneo. Museo Arqueológico de La Coruña. Fot: MSC.

<sup>60</sup> La navegación de época romana no puede considerarse más que de cabotaje o gran cabotaje. En este momento los buques casi nunca se alejaban más de 150 millas de la costa, hecho que sólo se producía en el mar Jónico, en el centro del triángulo formado por Chipre, Creta y Alejandría y, precisamente, a mitad del trayecto entre Brigantium y Boulogne.

naturales, aunque sí acumulaba más de milenio y medio de sedimentación en la bahía:

Este puerto sería excelente para Navíos si fuese mas hondable; pero por su poco fondo si fuesen muchos á fondear , quedarán la mayor parte sin abrigo á la mar del N y NO. ; pero Fragatas y embarcaciones de poca cala quedan bien resguardadas (Tofiño de San Miguel, 1789).

Una de las características que definen un puerto es la posibilidad de permitir la estancia de embarcaciones en cualquier situación meteorológica, lo que queda así confirmado para el puerto coruñés. Es de suponer que el comercio marítimo romano por el Atlántico no emplease buques de mayores dimensiones que las grandes fragatas de finales del siglo XVIII,<sup>61</sup> de todas formas, destaca Tofiño que pueden fondear navíos en la bahía coruñesa aunque en número limitado.

73

La ciudad de La Coruña nació en una bahía con unas adecuadas características para albergar naves en seguridad, inmediata a la ruta marítima que discurre frente a ella. Si el puerto es el origen de la historia de la ciudad, su propio devenir está estrechamente ligado a su puerto. Sin descartar una ocupación en períodos anteriores, el puerto de Brigantium,<sup>62</sup> que se corresponde con la actual ciudad de La Coruña, surge en el extremo del Imperio Romano, casi en el extremo occidental de las costas gallegas, como una fundación estatal con un claro carácter estratégico. Destinada a controlar el tráfico que desde el sur peninsular y el Mediterráneo se dirige a la fachada occidental europea al norte del cabo Ortegal, en el punto más



Fragmento de ánfora Dressel 1 procedente de la bahía de Mera, La Coruña.  
Fot. : MSC.

<sup>61</sup> Alrededor de 63m de eslora y unas 1200 toneladas de desplazamiento.

<sup>62</sup> Con respecto a la adscripción de la actual ciudad de La Coruña al topónimo Brigantium, ver (Bello Diéguez, 1994); (Bello Diéguez & Vigo Trasancos, 1991); (Vázquez Gómez, 1991).

accesible desde la costa a la ruta marítima que discurre frente a las costas gallegas. El puerto coruñés, además de presentar buenas condiciones de seguridad, ofrece un acceso cómodo, rápido y seguro desde la ruta marítima que discurre frente a la costa.

La ciudad de Brigantium fue con toda probabilidad fundada por iniciativa imperial en torno al siglo II de nuestra era sobre un asentamiento comercial previo. Además de otras infraestructuras portuarias, como un posible muelle y un faro, la Torre de Hércules, al puerto se le dotó de una burocracia estatal capaz de administrar el tráfico marítimo en este tramo del Atlántico.

La condición que exige una rada comercial en el océano Atlántico norte es que sea abrigada. La propia definición de puerto establece que debe ser seguro en cualquier condición de mar. La seguridad en esta costa se consigue estableciendo los puertos en el interior de las rías, ningún puerto en su exterior permitiría la estancia de buques en seguridad en las adversas condiciones climáticas que se registran en la costa de Galicia. La bahía coruñesa, gracias a su configuración y situación, permite la estancia de buques en casi cualquier condición pero tiene una contrapartida: el puerto no es visible desde el mar.

Otra ventaja añadida para el puerto coruñés es que se ubica al abrigo de una ría, pero en una zona inmediata a la ruta comercial que discurre de norte a sur por el Atlántico. Para alcanzar el puerto y abandonarlo los buques deben desviarse unas pocas millas de su ruta. La bahía dispone de una entrada ancha y franca en condiciones normales, con corrientes poco activas. Todo lo anterior contribuye a que el puerto sea accesible, sin desviarse demasiado de la ruta y con una amplia variedad de vientos que facilitan en conjunto tanto el tráfico de entrada como el de salida.



Playa del Parrote a inicios del siglo XX. Fot: autor desconocido. Archivo.



Presenta además a nuestro parecer otra característica muy reseñable -junto al puerto de Bares<sup>63</sup> - que lo aparta de la ubicación general escogida para las instalaciones portuarias de origen romano en el Atlántico (Morillo Cerdán, 2010). Así parece general que para la instalación de las instalaciones portuarias romanas en este período se escogen las desembocaduras de los ríos o los fondos de las rías, allí donde es mayor la defensa contra los embates del mar y donde existe el cauce de un río que atenúe el efecto de las mareas (Morillo Cerdán, 2010). Para todos los puertos romanos identificados en el Atlántico citados por Morillo Cerdán (Morillo Cerdán, 2010) la constante es la misma, se hallan en el interior de profundas bahías o en los propios sistemas fluviales. Biganos (Arcachon), Burdigala, Talmont-l'Antique (Burdeos); Rezé, (Nantes); Vannes, Quimper, (Bretaña); Londinium. Lisabon sería otro ejemplo hacia el sur y Oiasso no puede disimular su vinculación con la penetración en el territorio.

Otros lugares con puertos de época romana identificados en el Cantábrico como Castro Urdiales o Gijón, más expuestos, obtienen su justificación en la ausencia en las inmediaciones de grandes rías o desembocaduras fluviales de entidad. Santander, cobijada en su ría, es un ejemplo de puerto refugiado en el interior. En Galicia podemos añadir a esta lista de puertos con clara vocación de internarse en el continente: el todavía mal estudiado puerto de Iria Flavia - desembocadura del Ulla, que debe estudiarse como una unidad, independientemente del número de estructuras que presente. Otro caso también muy mal estudiado es el puerto de Santa Marta de Ortigueira, situada en el interior de una profunda ría - hoy muy afectada por los sedimentos - en la que se han recuperado en diferentes ocasiones elementos anfóricos de tipo Dressel 1, Dr. 20, lusitana de salazón tardía, que demuestran una vinculación marítima entre los siglos I y III d.C. (Ramil González, 1999), Pontevedra es otro ejemplo en este sentido.



Playa del Parrote en La Coruña a finales del siglo XIX. Fot: J. González.

<sup>63</sup> Que identificamos como de origen asimismo romano como veremos más adelante.



Todos estos puertos muestran un afán de penetración en el territorio, que se añade al de la defensa frente a las inclemencias marinas. El buscar asentamientos protegidos no nos parece la condición prioritaria en estos establecimientos, nos parece por el contrario que lo que se busca en estos casos es avanzar lo más posible hacia el interior con la mejora de transporte que supone.

Únicamente los puertos de Brigantium y Bares están francamente orientados al mar, a pesar de contar ambos con profundas rías en sus inmediaciones<sup>64</sup>: ría del Burgo en La Coruña, que incluso fue utilizada como puerto durante el repliegue hacia el interior durante la Alta Edad Media. No olvidamos tampoco la magnífica ría de Ferrol, verdadero refugio abrigado de todos los vientos cuya boca se encuentra a 5 millas<sup>65</sup> de la Torre de Hércules.

La situación de ambos asentamientos, enfrentados al Atlántico y necesitados de infraestructuras para su funcionamiento, evidencia que la elección del lugar no fue gratuita. Se escogieron ambos lugares, no en función de su hinterland, sino de la ruta marítima que discurre ante ellos. El control de la misma nos parece la explicación más plausible para la elección de su ubicación. No dejaremos pasar la ocasión de llamar la atención a que otros dos puertos romanos atlánticos que se encuentran abiertos al mar, son Dover y Boulogne, ambos puertos, bases de la Classis Britannica y llaves del Canal de la Mancha.

A través del puerto de Brigantium se gestionará la ruta marítima que comunica con las áreas norte europeas controladas por Roma, para lo cual el puerto será dotado de los medios humanos y materiales necesarios para su fiscalización y desarrollo. Otros puertos gallegos con presencia romana como Iria Flavia, Santa Marta de Ortigueira, Pontevedra... evidencian claramente su naturaleza de puertos de acceso al interior del continente. Alejados de la ruta atlántica, su vocación es la penetración en el territorio vinculada al tráfico comercial.

No parece probable que La Coruña sea consecuencia de una fundación de época Flavia - Flavium Brigantium - como demostró Bello Diéguez (Bello Diéguez 1994, 17-23) que interpreta, más bien un error de copista, lo que en realidad es Pharum Brigantium.

El puerto coruñés, sin duda fruto de una voluntad estatal, está situado en el punto más accesible desde la ruta comercial que discurre frente a las costas gallegas. El establecimiento de una statio del portorium (López Pérez, 2010) no debe ser ajeno a este hecho. Sus construcciones más antiguas conocidas se corresponden con la presencia romana, la conexión con el mundo romano es clara y definitiva a partir del siglo I a. de C. en base a los materiales cerámicos localizados tanto en tierra firme como en los fondos del puerto (Bello Diéguez, 1994, pág. 10), aunque no son escasos los materiales aislados de cronología anterior. El primer asentamiento conocido en el área urbana de esta ciudad, está vinculado con las abrigadas aguas que cobija su gran bahía, un regalo de la naturaleza para la navegación atlántica.

Un fragmento de ánfora Dressel 1 inédito, aparecido recientemente en la vecina ensenada de Mera, abunda en esta cronología además de suponer un nuevo asentamiento romano hasta ahora sin estudiar.

<sup>64</sup> En las proximidades de La Coruña, en lo que se ha definido como una triple ría, se encuentra la gran ría de Ares - Betanzos que tantos refugios ofrece y cuya penetración hacia el interior es de 11 millas náuticas hasta Betanzos, puerto con marea empleado hasta hace pocas décadas.

<sup>65</sup> 9,26 Km.

Así al inicio de las Guerras Cántabras (26-19 a.C.), la zona marítima galaica del Atlántico ya era plenamente conocida tanto por comerciantes como militares (Morillo Cerdán, 2010). Será Augusto, dentro de las medidas de integración del noroeste de la península ibérica el que establezca por primera vez (Bello Diéguez, 1994, pág. 13) en la navegación atlántica las pautas estratégicas para su control y gestión.

A photograph of a rectangular stone inscription with a pointed top, mounted on a wooden base. The inscription is carved in Latin and reads: D. M. S. DISTATOR PRINCIPALIS FORTIS AC TYPICUS. The stone is a reddish-brown color and shows signs of weathering. The inscription is set against a plain white background.

Lápida de Fortunatus. Fot: MSC.

<sup>66</sup> El establecimiento por Roma de un punto de apoyo a la navegación en esta abrigada bahía fue el reconocimiento de una situación estratégica inmejorable que se verá refrendada posteriormente en varias ocasiones: en el siglo XVIII, Felipe V escogió el inmediato puerto de Ferrol como base de la Armada Española; en 1639 se estableció en La Coruña la base para los correos marítimos que comunicaban España con las islas británicas a través del puerto cornuallés de Falmouth. En 1765 se abre la ciudad al tráfico trasatlántico con el

imperial para la navegación en el noroeste. Además de importantes infraestructuras portuarias, se situará aquí un cuerpo de funcionarios imperiales relacionados con la fiscalidad. Estos atributos harán de Brigantium un verdadero puerto. Hasta nuestros días, sólo éste, entre todos los establecimientos costeros de cronología romana conocidos en el Atlántico norte español, merece realmente el calificativo de puerto. La dotación de infraestructuras como el faro de la Torre de Hércules o la construcción de supuestas estructuras que se conservan bajo las actuales instalaciones portuarias y de ocio en el puerto coruñés, se vieron complementadas con el establecimiento de una estructura administrativa capaz de gestionar el tráfico marítimo.

La presencia exclusiva de patronímicos mediterráneos en los epígrafes que se conservan en La Coruña,<sup>67</sup> indica la afluencia de población foránea en funciones que tienen que ver con funciones administrativas, como atestigua la presencia de varios esclavos imperiales y funcionarios, entre los que el título de *exactor* es habitual. La presencia de una *statio* aduanera, evidente a nuestro modo de ver, está en relación con el tráfico comercial en el área atlántica.

Pero, todavía más significativo es que a pesar de conocer numerosa epigrafía dedicada a dioses locales en ámbitos romanizados de la Gallaecia, en el conjunto de la epigrafía con referencias religiosas coruñesas todas están referidas a deidades del panteón romano; Fortuna, Neptuno<sup>68</sup> y Marte (Bello Diéguez & Vigo Trasancos, 1991, pág. 104). Estamos pues ante una población (al menos la que ha dejado rastro epigráfico) trasplantada al noroeste, junto con sus usos y creencias alejadas de las autóctonas.

En el casco urbano coruñés, en la iglesia de Santiago, inmediata al área portuaria tradicional de la ciudad, se han identificado varios epígrafes,<sup>69</sup> dos de ellos dedicados a los emperadores Marco Aurelio y Lucio Vero (161-169 d.C.) por el esclavo imperial Reginus, titulado *exactor*.<sup>70</sup> Una tercera inscripción está dedicada a Neptuno - dios del mar - por Glaucus, otro esclavo imperial, para la salud de *Augustorum nostrorum*.<sup>71</sup> Esta doble dedicación se pone en relación con los dos epígrafes anteriores y, por la deidad citada, con el mar y la navegación (Ozcáriz Gil s.f.). La presencia de estos funcionarios ha sido mencionada por algunos autores como prueba de la existencia de un *portorium* en este emplazamiento (Ozcáriz Gil s.f.). En los últimos años un cuarto epígrafe<sup>72</sup> viene a sustentar la importancia del ámbito estatal en la antigua Brigantium, se trata de una lápida sepulcral en la que podemos hallar un nuevo *exactor* brigantino.<sup>73</sup> La datación arqueológica del enterramiento al que se vinculó

---

establecimiento en esa ciudad de los correos marítimos con La Habana y el Plata, hecho que ya había tenido un precedente con la Casa de la Especiería fundada en esta ciudad en 1522.

<sup>67</sup> Areto, Gaio Arruntio Sereno, Flaccinia Severa, Glaucus, Regino, Julio Platón, Gaio Sevio Lupo y los cuatro últimos en añadirse al padrón: Principe, Estatorio, Felix y Fortunatus.

<sup>68</sup> Que Fortuna y Neptuno tengan clara vinculación marítima, no deja de apuntar al motivo por el que Roma escoge este punto para fundar un asentamiento.

<sup>69</sup> Aparecidos todos ellos en el año 1897.

<sup>70</sup> *Imp(eratori) Caesari / M(arco) Aurelio / Antonino / Aug(usto) / Reginus verna / Augustorum / exactor / ex voto; Imp(eratori) Caesari / L(ucio) Aurelio Vero / Augusto / Reginus verna / Augustorum / exactor / ex voto* (Bello Diéguez & Vigo Trasancos, 1991).

<sup>71</sup> *Neptuno / sacru[m] / pro salute / Augustor(um) / nostror(um) / Glaucus / Caesar(um) n(ostrorum) / s(ervus) titul(um) / ex voto* (Bello Diéguez & Vigo Trasancos, 1991).

<sup>72</sup> Localizada durante una excavación arqueológica en el número 34 de la calle Real de esa ciudad.

<sup>73</sup> *D(is) · M(anibus) · s(acrum) / D(ecimo) · Stator(io) · Princ(ip)·i et · Felici · l(ib)erto) · Fortuna/tus · exsac/tor*

este excepcional hallazgo nos sitúa en los <<lustros centrales de la segunda centuria>> (Rodríguez Colmenero, 2005).

Desde Trajano se produce una tendencia al control directo del pago de impuestos a través del *portorium* a cargo de funcionarios imperiales destinados a esta función (Ozcáriz Gil s.f.). La presencia de Portoria en la Hispania Citerior, se ha sugerido para las localidades de Oiasso, Aquae Tarbellicae - Caesaraugusta, Tarraco, Saguntum, Valentia, Castulo y Brigantium (Ozcáriz Gil s.f.).

Un exactor es siempre un esclavo o un liberto que actúa normalmente en la percepción de impuestos, su ámbito de actuación está en el entorno de una ciudad o una provincia (Rodríguez Colmenero, 2005).

Los encargados de llevar el registro de la actividad generada en la statio, denominados tabularii por escribir sobre tablillas enceradas, eran funcionarios estatales de un nivel medio. Tal como queda demostrado en la epigrafía coruñesa, de origen en el Mediterráneo. La presencia de estos servidores públicos de alto nivel (no en vano sabían cuando menos escribir), contrasta con la ausencia de estructuras o edificios de carácter monumental documentadas hasta ahora en la ciudad (López Pérez, 2010).

Cualquier statio de un portorium y el de La Coruña, no debiera de ser una excepción, debería contar con una sede física y unas instalaciones donde realizar el control de las cargas. El impuesto establecido entre un 2 o 2,5%, se cobraba en especie (Ozcáriz Gil s.f.), por lo que era necesario su almacenamiento. Asimismo, para realizar esta exacción, era necesario disponer de un recurso coercitivo que debiera ofrecer un destacamento militar que además protegería las mercancías o cantidades en efectivo recaudadas y su traslado a la capital del conventus situada en Lugo. La presencia de una unidad militar en Cidadela, Sobrado dos Monxes (del 123 al 395), pudiera apoyar esta presencia. El mantenimiento y la misma construcción de las infraestructuras portuarias, debería asimismo contar con cierta presencia militar (Bello Diéguez, 1994, pág. 27).

La presencia de una fuerza militar tiene también que ver con la defensa costera, además de las más <<civiles>> dedicadas a la explotación minera y a la construcción y mantenimiento de las obras públicas (Bello Diéguez, 1994, pág. 29) o a la misma gestión de la statio (Rodríguez Colmenero, 2005).

Asimismo una statio puede tener dos acepciones: civil y militar, la primera <<se refiere a funcionarios o empleados de aduanas>> (Rodríguez Colmenero, 2005), mientras que la militar hace referencia a un destacamento en funciones civiles al cargo de una oficina de recaudación. Según Rodríguez Colmenero fue normal la militarización de la burocracia en provincias en la época de los Severos (Rodríguez Colmenero, 2005). Según este autor tal circunstancia era más evidente en lugares estratégica o económicamente importantes. Estos militares eran conocidos como stationarii.

Sin embargo en la statio brigantina no encontramos rastro de presencia militar en base a los funcionarios identificados hasta este momento de forma epigráfica. Coincidimos con Rodríguez Colmenero que al frente de la statio marítima brigantina <<estarían libertos y esclavos de la familia Caesaris, de tanta solera que en algunos casos serían ya vernae, como Reginus>> (Rodríguez Colmenero, 2005). En suma se trataría <<de una oficina regida por civiles pertenecientes a la casa del emperador>>.



Rodríguez Colmenero identifica una statio similar en el caso de Lucus Augusti aunque en este caso con una administración mixta de militares y civiles (libertos) (Rodríguez Colmenero, 2005). Continuando con nuestras coincidencias interpretativas con este autor: <<la existencia de dos stationes oficiales en los dos epicentros viarios de Lucus y Brigantium demuestra hasta qué punto el noroeste era valioso para las finanzas imperiales y el control de los tributos>>.

Sin embargo una presencia militar en la ciudad de Brigantium no podemos desdeñarla por los motivos señalados más arriba. La inscripción protegida a los pies de la Torre de Hércules consagrada a Marte Augusto por un architectus<sup>74</sup> se ha querido señalar en ocasiones como un vínculo con la milicia, tanto por la advocación, como por el oferente, más que probable autor de la edificación. Asimismo parece muy plausible que su propia erección, al igual que tantas obras públicas en Hispania (Abascal Palazón, 2008) fuera obra de fuerzas militares, lo mismo que el faro propuesto para la Campa Torres (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, & Villa Valdés, 2005), Ambos faros estarían consagrados a Augusto aunque en el caso del faro coruñés, consagrado a la más significativa de las deidades militares romanas, Marte.

Esta vinculación al mundo militar de todos los faros romanos del Atlántico ya ha sido apuntada previamente:

Algunos corresponden a puertos militares propiamente dichos, como los de las bases de la Classis Britannica en Dubris y Gesoriacum (Boulogne). Otros se sitúan en un ámbito militarizado como el de Brigantium, que sin duda tuvo que tener una estrecha relación con el cercano campamento de A Ciudadela (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, & Villa Valdés, 2005).

Incluso el apuntado para la Campa Torres, Gijón, correspondería con la salida al mar de la Legio VII Victrix, además de las tropas en operaciones y acantonadas en el territorio durante el período augusteo y Tiberiano.

Otro aspecto que entra - de momento - en el ámbito de la simple especulación es la presencia de una classis en el Atlántico. Si en el ámbito del Canal de la Mancha se ha reconocido la existencia de una Classis Britannica con bases dotadas de sendos faros (Morillo Cerdán, 2010), dedicada - a falta de enemigos - a labores de transporte y enlace, parece absurdo que dicha Armada no extienda su actividad hasta el Cantábrico y el Finisterre hispánico.

Si bien desde un punto de vista de una mentalidad continental el extender el radio de acción de una fuerza militar estacionada en el Canal hasta el occidente peninsular podría parecer algo arriesgado, en la realidad la distancia entre esos dos puntos en términos de tiempo se reducen a 5 días de viaje. Si para cualquier unidad militar romana 5 días de marcha son una distancia corta a la hora de desdoblar un destacamento, mucho más lo es para un viaje por vía marítima.

La posibilidad de que desde el área británica, tanto insular como continental no sólo nos parece plausible sino hasta probable, si no segura, a la espera de alguna prueba que justifique esta hipótesis.

Naveiro López apunta al uso estatal dado al puerto de Coruña por cuanto considera el transporte de mercancías por cuenta del Estado en Brigantium, sumado a un posible uso militar del mismo con funciones relacionadas con el transporte de tropas (J. L.

<sup>74</sup> Marti / Aug(usto) sacr(um) / G(aius) Seuius / Lupus / architectus / Aeminiensis / Lusitanus ex vo(to) (Bello Diéguez & Vigo Trasancos, 1991, pág. 173).

Naveiro López 1991, 154). Si bien este autor utiliza dicho argumento para dudar una función comercial para esta instalación, no podemos negar que un tráfico concreto no necesariamente impide la existencia de otras modalidades. Esta utilización estatal de las infraestructuras también fue apuntada por Pérez Losada al proponer la posibilidad de que a través del puerto de Brigantium se exportase una parte de la producción aurífera de las sierras orientales gallegas (Pérez Losada 2002, 136). Lo que apoya Bello Diéguez al afirmar que desde el puerto de Brigantium, muy posiblemente se exportase estaño e incluso oro de las explotaciones de Brandomil (Bello Diéguez, 1994, pág. 27), Zas, La Coruña.

Aunque desconocemos antecedentes de transportes de metales preciosos por vía marítima por cuenta del Estado en esta época, y carezcamos de pruebas arqueológicas en este sentido, no descartaremos esa posibilidad, lógica por otra parte, que vendría a confirmar la importancia dada por el Imperio al enclave.

Pese a todo lo expuesto más arriba, la ausencia de edificios de entidad suficiente para adscribirles las funciones oficiales que reclamaría un establecimiento tan considerable como el que proponemos para esta ciudad, es uno de los aspectos que se pueden esgrimir ante esta suposición. Las intervenciones arqueológicas realizadas hasta el momento en la ciudad muestran construcciones de carácter privado, domésticas y artesanales o bien industriales como hemos visto. Carecemos hasta el momento de la más mínima referencia a edificios de carácter público más allá del faro más importante que se conserva en el Atlántico.

Un tipo de tráfico portuario en absoluto elimina la posibilidad de otras actividades paralelas. Junto al desarrollo portuario de la ciudad irán evolucionando las actividades pesqueras y extractivas coruñesas que a su vez impregnarán a la ciudad con sus propias características. La presencia de una pila de salazón localizada en las



Faro romano oriental de Dover integrado en la iglesia de Saint Mary in castro. Archivo.

excavaciones arqueológicas efectuadas en la calle de Riego de Agua número 60,<sup>75</sup> apunta hacia una industria de transformación de pescado vinculada a una actividad extractiva en el puerto coruñés.

Una instalación de captación y distribución de agua mediante una doble cisterna situado en la calle ha sido citada (Bello Diéguez, San Claudio Santa Cruz, & Vázquez Gómez, 1993) en el ámbito del poblamiento romano de Brigantium, aunque ninguna relación ha podido establecerse con respecto al mundo marítimo, sí se encuentra aguas arriba y muy próxima al establecimiento de elaboración de conservas de pescado situado en la calle Riego de Agua N.º 60.

Un aspecto hasta ahora no planteado que sepamos es la cuestión de la caza de ballenas en época romana en el Atlántico. Según Bernal Casasola, el Estrecho de Gibraltar es el lugar de donde se han localizado más huesos de ballenas en yacimientos arqueológicos de cronología romana desde al menos el siglo II a.C. a época bajoimperial (Bernal Casasola, 2015). La aparición de huesos de mamíferos marinos en una excavación arqueológica en Brigantium nos lleva plantear también esta posibilidad en aguas gallegas. Las factorías salazoneras localizadas a lo largo de la costa de Galicia registrarían así una nueva actividad no apuntada hasta el momento para esta zona.

En el Atlántico norte la primera referencia que hemos podido localizar al aprovechamiento de productos procedentes de la transformación de cetáceos se refiere a la venta de 10 toneladas de productos de la ballena, enviada a la abadía de Jumieges a orillas del Sena en el año 670. Aunque no sepamos si fueron producto de la caza o bien del aprovechamiento de una ballena muerta, hemos de manifestar que la tecnología necesaria para esta caza estaba disponible en este momento y con mucha más razón en época romana.<sup>76</sup>

En el Cantábrico la presencia de una escápula de ballena en momentos prerromanos en el castro de la Campa Torres (Carlos Nores Quesada & Pis Millán, 2001) es una evidencia del uso de cetáceos, aunque desconocemos una vez más si fue objeto de caza o bien del aprovechamiento de un cadáver. Entre el material utilizado en la muralla de Gijón también se localizó una vértebra de ballena esta vez en torno a los siglos III - IV.

En las excavaciones desarrolladas en el templo de Santiago, situado en la Ciudad Vieja coruñesa, donde además se localizaron un buen número de aras romanas además de dos pedestales de estatuas, se localizaron en los estratos inferiores -de los sondeos realizados en el jardín anexo al templo -descritos por su excavador como <<un revoltó>> - (Vázquez Gómez X. L., 1988) cierto número de grandes huesos que a nuestro parecer sólo pueden pertenecer a grandes mamíferos marinos mezclados al parecer con cerámica romana y medieval. La presencia de estos huesos en estratos tan antiguos se puede explicar como fruto de utilización de los restos de animales varados en la playa. Un aprovechamiento de la caza de cetáceos no puede descartarse en época romana. En las excavaciones de Baelo Claudia, se han identificado gran número de huesos de cetáceos. Estos huesos eran empleados como materia prima en la industria ósea o con fines utilitarios como las vértebras

<sup>75</sup> Aunque interpretada (Bello Diéguez, 1994) como parte de un baño, nuestra experiencia en en dicha excavación nos inclina a interpretar este elemento como parte de una pileta de salazón dotada de su habitual escocia en el ángulo formado por el fondo y la pared del tanque que favorecería la impermeabilización del conjunto.

<sup>76</sup> Inuits e indios norteamericanos del noroeste y nordeste han cazado ballenas durante siglos con tecnologías meramente neolíticas en el mejor de los casos.

empleadas como tablas de corte de pescaderos y carniceros (Bernal Casasola, 2015). Pese a no encontrar en la bibliografía sobre la caza de ballenas en Galicia (Valdés Hansen, 2010); (Canoura Quintana, 2002); (Pazos, 2000) referencias a esta <<pesquería>> en época anterior a la Edad Media, no creemos inútil llamar la atención sobre este <<enorme recurso energético>> (Pazos, 2000).

A estos indicios de una actividad extractiva en el puerto coruñés, hemos de añadir el taller de producción de púrpura localizado durante una excavación arqueológica en la plaza de Cánovas Lacruz.<sup>77</sup> La posible industria de producción de púrpura, se justifica con la aparición de un acúmulo de fragmentos de conchas del molusco *Thais haemastoma*<sup>78</sup> en una unidad estratigráfica que contenía gran cantidad de cenizas (Bello Diéguez & Vigo Trasancos, 1991, pág. 89). Junto a ellos también fueron documentados un durmiente y un machacador, elementos todos que sugieren el proceso de obtención de este apreciado tinte.

A pesar de estas actividades complementarias basadas en la extracción o en el comercio, no olvidamos que la razón última de la fundación y presencia de la infraestructura establecida en Brigantium es el control y administración del espacio marítimo atlántico. Esto nos lleva a la conclusión de que con la caída del poder político que la hizo nacer, la actual La Coruña, debió resentirse profundamente o mismo desaparecer. Si el establecimiento sirvió para proyectar un poder político sobre el Atlántico, sin duda la población perdió su razón de ser con su desaparición. Sólo volveremos a ver un importante renacimiento de este puerto con la aparición de un nuevo poder político, en el siglo XVI, que ocupará el mismo espacio con los mismos fines.

### 5.1.2.-El puerto romano de Brigantium

Un puerto es un conjunto de infraestructuras que en conjunto favorecen la actividad marítima en el refugio y seguridad de las naves, carga y descarga, distribución de mercancías, avituallamiento y gestión administrativa del tráfico. Es por ello que no podemos estar de acuerdo con la afirmación de Morillo Cerdán en el sentido de que Brigantium (y otros puertos) <<no han proporcionado por el momento testimonios arqueológicos de instalaciones portuarias>>. En el sentido expresado más arriba, Este asentamiento ha demostrado de forma directa o indirecta la existencia de dichas instalaciones que no tienen por qué ser exclusivamente muelles o líneas de atraque.

En costas tan recortadas como las de Galicia cualquiera de las innumerables calas y playas sería susceptible de convertirse en un punto capaz de ofrecer refugio y apoyo y facilidades para la carga y descarga de mercancías sin apenas esfuerzos en infraestructura. Ninguna de ellas sin embargo, pese a que soportara algún tipo de tráfico en la antigüedad, merece la denominación de puerto. En sentido estricto, hasta el momento, sólo La Coruña se aparta de la norma.

Lo que define a un puerto es una serie de condiciones muy específicas: capacidad de movimiento de las mercancías en la carga y descarga, el almacenamiento de las mismas procedan del mar o de tierra; permitir la entrada y estancia de embarcaciones en cualquier condición meteorológica; poseer buenas comunicaciones terrestres; dar facilidades para solventar averías o abastecimientos y garantizar la

<sup>77</sup> Este tinte, en esta factoría, se obtenía a través del procesamiento del molusco gasterópodo, *Thais haemastoma*.

<sup>78</sup> Se trata de un molusco gasterópodo, vive sobre fondos rocosos en el Océano Atlántico occidental entre los -1 y -30 m de profundidad.



continuidad del tráfico, además de permitir cumplir las formalidades exigidas por las autoridades.

El tráfico al cual va dirigida la instalación de un puerto será el que condicione la localización y las infraestructuras necesarias. Así, según deban soportar un tráfico mercantil, de pesca o simplemente sean puertos de refugio, las infraestructuras variarán de una instalación a otra.<sup>79</sup>

Sólo un establecimiento romano en toda la costa gallega puede demostrar cumplir estas premisas y es el puerto de Brigantium, la actual La Coruña. Por si fuera poco, la entidad del faro erigido para indicar este puerto, nos da idea de la importancia que tuvo que tener la ciudad coruñesa en ese momento <<a tal faro tal puerto>>. No en vano se trata del <<faro más notable que nos había quedado del mundo antiguo>> (Vigo Trasancos, 2008). La construcción de un edificio de esta entidad está muy por encima de las posibilidades económicas de una ciudad o asentamiento como el que intuimos para la Brigantium romana. Su erección debió de ser objeto de un mecenazgo externo (Abascal Palazón, 2008).

Al menos parte de las instalaciones de atraque del puerto romano instalado en La Coruña se encontrarían en la desaparecida playa del Parrote, perviviendo sepultadas bajo el relleno efectuado en la segunda mitad del siglo pasado en esta zona. Una segunda área de refugio o intercambio con el continente se podría ubicar en la zona de desembocadura del río de Monelos.



Tareas de relleno sobre la playa del Parrote a inicios de los años 60 del pasado siglo. Fot: autor desconocido. Archivo.

<sup>79</sup> Estas tres categorías, junto a los puertos militares, además de la reciente irrupción de los puertos deportivos, han perdurado a lo largo de la historia, pues nada hay más inmutable que el mar, y el uso que los humanos hacemos de él no ha experimentado cambios tan sustanciales.

En varias ocasiones se ha tratado de la existencia en la bahía coruñesa de una infraestructura portuaria de época romana. Ya el Profesor Balil (Balil 1980) planteó la posibilidad de un puerto romano en la bahía de La Coruña como una infraestructura estable de apoyo a la navegación. Este autor, basándose en la crónica, escrita por Duodechinus Longnistein<sup>80</sup> (Ramil González, Grandío Seoane y Breixo Rodríguez 1999), de la expedición de los cruzados británicos que participaron en la conquista de



Puerta del Parrote en La Coruña. Fot: Ruth Matilda Anderson, 1926.

<sup>80</sup> Esta navegación desde Dormouth tuvo lugar en el mes de mayo de 1147, recalando en un viaje directo sobre el cabo de Ortegá (Ramil González, Grandío Seoane y Breixo Rodríguez, Historia de Ortigueira 1999).

Lisboa en 1147 De expugnatione Olisiponis, defiende la existencia de un muelle sobre pillae. Felipe Senén López Gómez recogió de pescadores la noticia de la presencia de un muro de piedra submarino en la desaparecida playa de El Parrote (López, 1980). El mismo dato pudimos recoger personalmente de pioneros del buceo<sup>81</sup>, quienes lo definieron como un alineamiento de piedra de unos 40 - 50 cm de altura a unos 4 metros de profundidad. Esta supuesta estructura quedó sepultada tras el relleno que hizo desaparecer esa playa.

Pese a que los testigos nos hablan de un muro de piedra, no por ello debemos olvidar la posibilidad de que el mismo no sea un muelle, sino únicamente la base sobre el que el mismo se sustentaba, bien con un lienzo de piedra macizo, pillae, o incluso de pilotes de madera.

La presencia de este elemento, ubicado por los testigos a unos 4 metros de profundidad, explica que nunca se los haya reflejado en la cartografía y por otro sugieren la antigüedad de los mismos. En Galicia, los yacimientos arqueológicos costeros se ven afectados por un claro avance del nivel del mar. Son numerosos los ejemplos de yacimientos arqueológicos en toda la comunidad que están siendo socavados por la dinámica marina.<sup>82</sup>



Puerta del Parrote en la playa homónima en el punto propuesto para la presencia de una instalación portuaria romana. ARG.

En algunas fotografías de la puerta del Parrote, situada sobre la playa, están documentadas dos estructuras de sillares regulares, bien escuadrados y de buena factura, con un macizado interior de hormigón o cal y canto. Una de ellas se encuentra descabalgada, inclinada, lo que parece sugerir que no se encuentra solidaria con la muralla que engloba la puerta. Podría tratarse de elementos preexistentes a los cuales se adosa o cubre la muralla y puerta, mandada construir

<sup>81</sup> Entre ellos el padre del autor.

<sup>82</sup> Cariño en la ría de Ferrol, Noville en la misma ría, Centroña en Pontedeume, Igrexa Vella en el puerto de Bares, Adro Vello en la ría de Arosa, etc...



por Pedro Pablo Jiménez de Urrea, Conde de Aranda, en 1676. Estos elementos presentan signos de reaprovechamiento, en un caso con un enlosado que permite emplear el cuerpo de la izquierda de la puerta como una precaria rampa. Esta parte izquierda, parece tener un aparejo interior a los sillares bien escuadrados que presentan ambas, diferente al cuerpo de la derecha de la puerta. Que estos elementos sean vestigios del muelle o infraestructura portuaria romana propuesta en esta playa, es algo que podría averiguarse mediante una intervención que permitiera, al menos, el estudio de los morteros empleados en una obra aparentemente de gran resistencia, no sólo a la erosión, sino también a las tensiones debidas al desplazamiento.

Un indicio indirecto que apoya la localización de algún tipo de infraestructura portuaria en esta zona es el hallazgo del cepo de plomo de un ancla (San Claudio Santa Cruz 2003) frente al punto donde se situaría el supuesto muelle. Esta singular pieza en el ámbito atlántico fue localizada durante la prospección arqueológica del año 2001 con motivo de la ejecución del dragado general en el puerto de La Coruña. En la misma zona fue localizada una boca con cuello y las asas de un ánfora tardía norteafricana, la pieza fue dejada in situ. Lamentablemente las fotografías obtenidas no se conservan.

En la porción de tierra firme más próxima al punto de hallazgo del cepo, e inmediata a la supuesta situación del muelle romano, la actual plaza de Cánovas Lacruz, se excavaron una serie de instalaciones, de clara vinculación con el mar. Así la presencia de ánforas Dressel 1 y cerámica campaniense,<sup>83</sup> indicativas de un comercio, directo o cuasi directo, con la península Itálica en el entorno del cambio de era, se complementa con la ya citada industria de púrpura localizada en este punto.

Una segunda zona subacuática de concentración de materiales de origen romano se sitúa en el extremo opuesto de la bahía, en el actual muelle de San Diego. Esta zona,



Puerta del Parrote en La Coruña, detalle. Fot: Ruth Matilda Anderson, 1926.

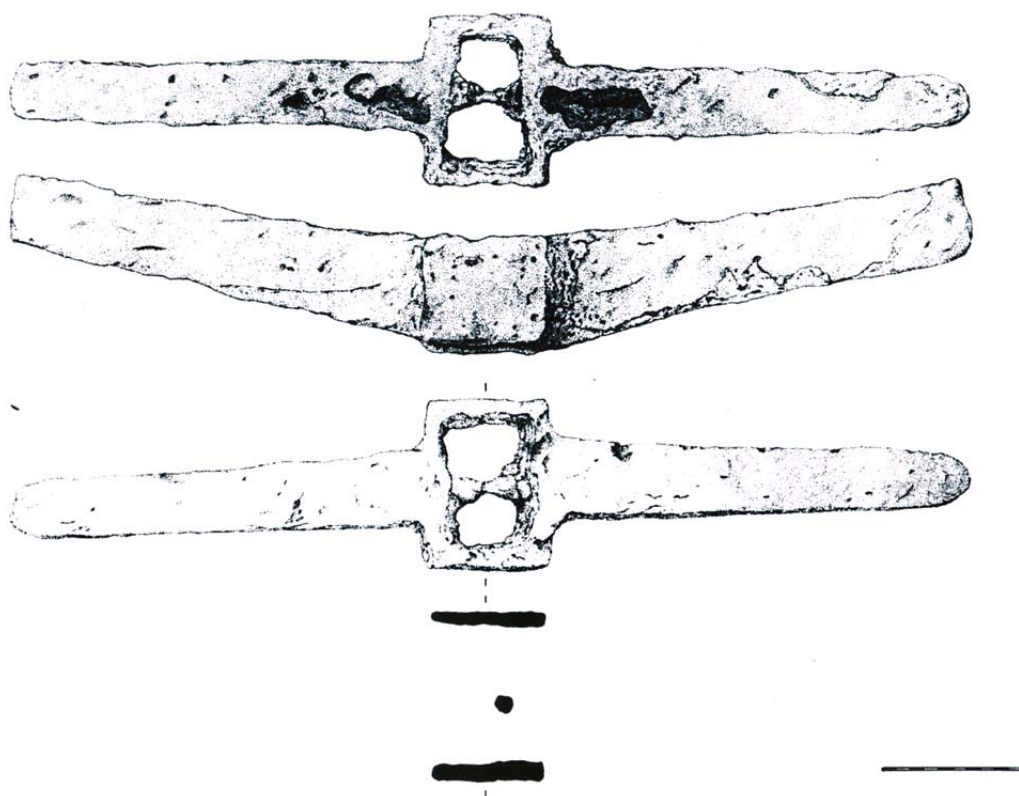
<sup>83</sup> Estos materiales lo convierten en uno de los asentamientos más antiguos de los localizados en el núcleo urbano.



en la desembocadura del río de Monelos, pudo actuar como un área de abrigo a los vientos de componentes sur y oeste, frecuentes en invierno,<sup>84</sup> además este es el punto de costa más cercano y de más fácil acceso, a través de una suave planicie, al castro de Elviña, asentamiento más importante de la zona y posiblemente el original detentador del topónimo Brigantium. Los topónimos de los Castros y el Castrillón, se sitúan en las proximidades de la desembocadura de dicho río.

Los objetos localizados en esta segunda zona, muy numerosos, lo fueron a causa de dragados y hallazgos aislados de buceadores, que no se conservaron. Cuando en el año 2001 hemos procedido a la prospección arqueológica de esta zona, los fondos estaban completamente arrasados por anteriores dragados, habiendo desaparecido el registro arqueológico que contenían. En todo el puerto de La Coruña sólo se conservan los fondos antiguos sepultados debajo de las estructuras portuarias construidas para ganar terreno al mar y en el tramo conservado entre la antigua dársena pesquera y el castillo de San Antón.

La presencia de un ancla de madera romana con cepo de plomo nos remite a una navegación desarrollada con técnicas de origen Mediterráneo. Que en las inmediaciones de este puerto se hayan documentado varias anclas líticas no aporta a nuestro entender ningún elemento de datación válido para plantear ninguna teoría a través de tan controvertidos materiales. Las anclas líticas son unos elementos tan sencillos y baratos que su uso ha llegado hasta nuestros días, prácticamente sin variación formal. Establecer tipologías y cronologías a través de elementos tan

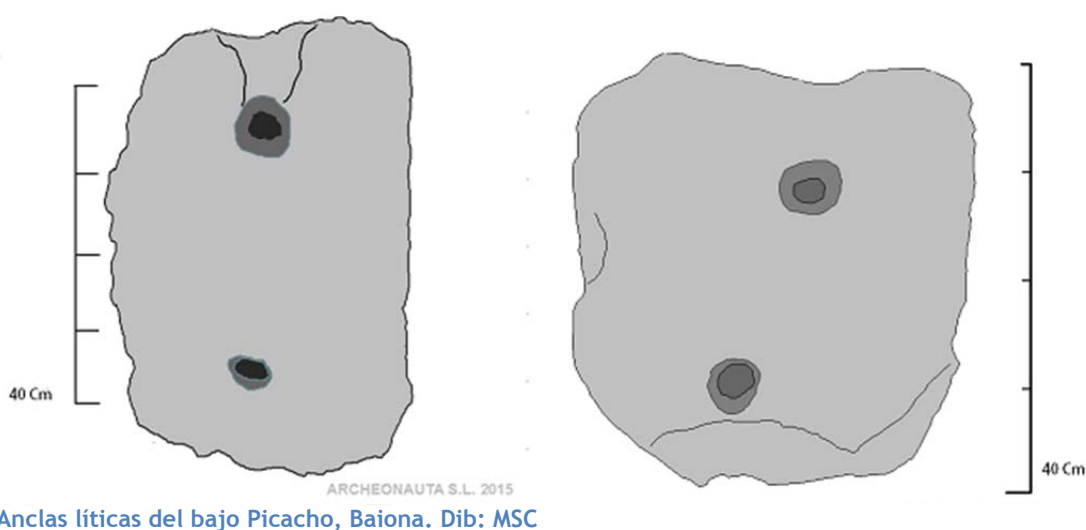


Cepo de plomo recuperado en la zona del Parrote del puerto de La Coruña. Dib: Iria López Baltar.

<sup>84</sup> En esta zona, en la desembocadura del río de Monelos se situó en el siglo XVIII la base de los correos marítimos con América.

abundantes, sin un contexto arqueológico, fabricadas en materiales locales y recuperadas en su mayoría en fondos relacionados con la pesca de bajura, no permite atribuciones relacionadas con tráficos de larga distancia o con culturas anteriores a la presencia romana, nuestro punto de vista es que en realidad son productos locales mucho más cercanas en el tiempo a nuestro momento que a la época clásica.

En el puerto de Brigantium podemos documentar un tráfico creciente desde el siglo II a.C. hasta el V d.C. Este comercio estará basado en una importación de vinos procedentes de la Campania y Sicilia que irá evolucionando hacia un comercio centrado en productos tales como aceites y salazones de la Bética y por fin hacia el siglo III de nuestra era los productos predominantes serán los procedentes del norte de África. El fin del tráfico mercantil parece coincidir con el siglo V y primera mitad del VI, cuando en la misma la Torre, lo mismo que en la propia Brigantium y en el castro de Elviña se detectan destrucciones.



Anclas líticas del bajo Picacho, Baiona. Dib: MSC

A la importancia geoestratégica de la actual La Coruña, se une la consideración de salida natural de la capital del convento lucense, situada en Lucus Augusti, tanto para el suministro de productos marinos (Vázquez Gómez, 1991), como para la emisión y recepción de información. Siendo esta una circunstancia que apoya la existencia de un puerto, su vinculación con la capital conventual, no la creemos determinante, pues la situación estratégica, ya justificaría el establecimiento de un puesto estatal de intervención sobre el tráfico marítimo en el Atlántico. Encontraríamos más lógico situar un puerto de servicio a la capital del convento en el fondo de una de las rías próximas, facilitando la penetración en el territorio, tal y como sucede con la mayor parte de los puertos romanos del Atlántico.

El puerto de La Coruña es escogido como punto de apoyo para la navegación atlántica ya que sus condiciones naturales no hacen necesario acometer grandes infraestructuras portuarias, si exceptuamos por supuesto la Torre de Hércules. Este puerto sirvió de apoyo para el aprovisionamiento barato, rápido y eficaz de la parte atlántica septentrional del Imperio, sobre todo en su vertiente militar.<sup>85</sup> Brigantium es la infraestructura principal de control estratégico de la ruta marítima atlántica

<sup>85</sup> La hipótesis de que este aprovisionamiento se desarrollara por medios terrestres, o mixta marítima, fluvial y terrestre no se sostiene por anti económica y poco práctica frente a un tráfico exclusivamente marítimo.

que conduce los suministros y annona militar, principalmente aceite de la Bética, a las guarniciones situadas en los límites septentrionales del Imperio.

Brigantium aparece como centro del dispositivo imperial donde se sitúan además de importantes infraestructuras portuarias, un cuerpo de funcionarios imperiales relacionados con la fiscalidad. Estas características lo hacen merecedor a la categoría de verdadero puerto. El puerto romano de La Coruña se encontraría en la desaparecida playa del Parrote, perviviendo sepultado bajo el relleno efectuado en la segunda mitad del siglo pasado. Una segunda área de refugio o intercambio con el continente se podría ubicar en la zona de desembocadura del río de Monelos.

### 5.1.3-Pharum Brigantium, el Faro de los Brigantes

Ricardo finalmente humilde adora  
La tierra venturosa que os encierra,  
Donde la torre de Hércules ahora  
Es principio del mar, fin de la tierra  
Lope de Vega: Jerusalén conquistada, Libro segundo.

No vamos a entrar en el delicado asunto de las fuentes y de las diferentes denominaciones atribuidas al faro que hoy conocemos como Torre de Hércules ni mucho menos al de la ciudad que lo alberga, Bello Diéguez ya lo ha tratado en su momento y a él nos remitimos (Bello Diéguez, 1994).



Mosaico de San Apollinare Nuovo en Ravenna, donde se representa el puerto de Classe, Ravenna. Archivo.

Sin embargo sí analizaremos por qué en este lugar y qué significado tiene esta magna obra que pervive hasta nuestros días, <<pauca memorandi operis>> que afirma Paulo Orosio <<a Julio Cesare constructa admirandi operis>> según el cruzado Osborne (Bello Diéguez & Vigo Trasancos, 1991, pág. 87).

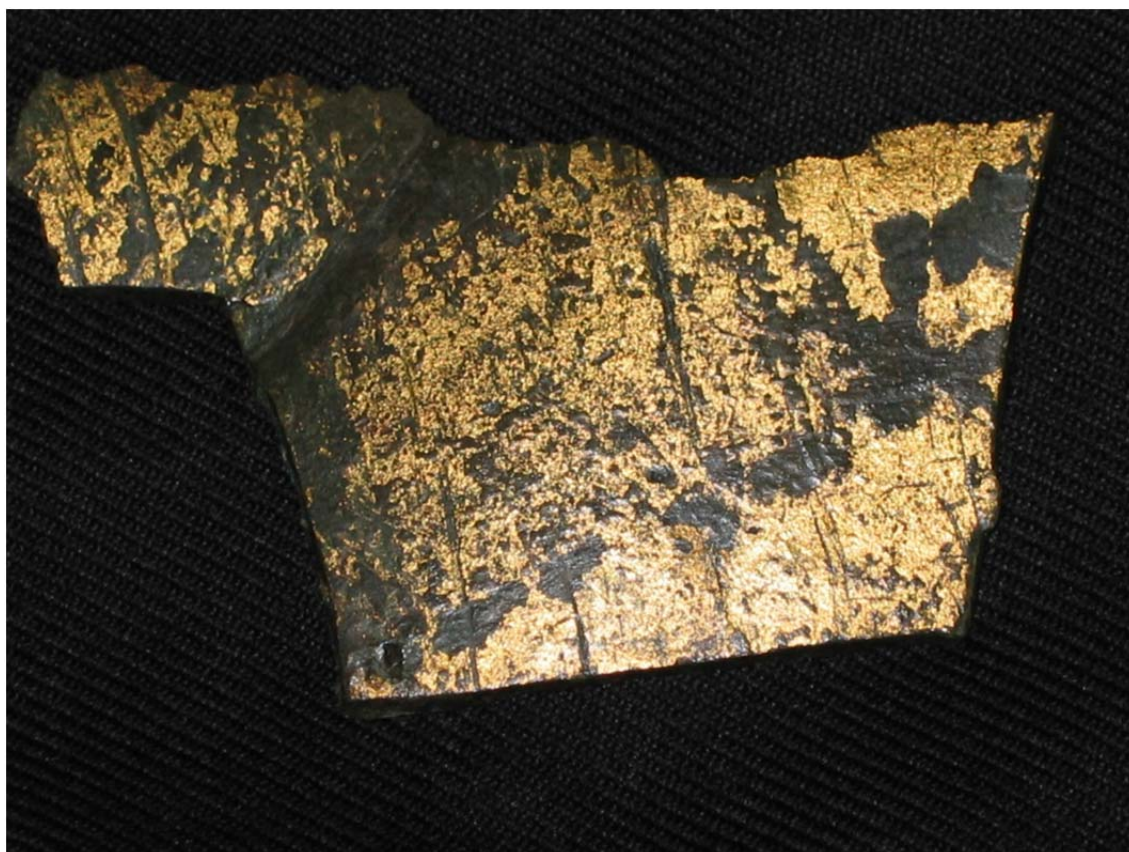
Brigantium - La Coruña se encuentra dentro de una ría, invisible para el que navega frente a ella. Un navegante frente a esta costa precisa de una referencia que sitúe la ciudad. Como veremos más adelante el faro no sólo contribuye a marcar la dirección al puerto sino también a ayudar a mantener a los buques en una situación favorable para barajar su entrada. El faro que hoy conocemos como Torre de Hércules cumple la función de baliza de la situación del puerto.



La sustancial bibliografía existente en relación con el faro romano de la Torre de Hércules de La Coruña ha tratado aspectos que van desde lo formal a lo mítico. No es muy habitual que se analice la relación del faro con el tráfico marítimo, con los hombres que lo desarrollaron o con su función en un punto del Atlántico tan concreto.

El motivo de un edificio tan singular situado en un lugar con una relación tan evidente con el tráfico marítimo parece soslayado por la propia Torre, como si no fuese necesario buscar una explicación para la existencia de tan monumental edificio. La propia presencia del faro parecería justificar su existencia. La Torre no se justifica, como no se explica un río, mar o montaña, simplemente está ahí, forma parte del paisaje. El sentido del faro de la Torre de Hércules será su relación con el mar y la navegación, aspecto que no ha sido apenas tratado hasta el momento. Profundizando en este campo encontraremos explicación a muchas de las incógnitas que todavía surgen en torno a este monumento.

En nuestros días concebimos un faro como una ayuda a los navegantes, un elemento que sirve para orientarlos o para balizar un peligro. Sin embargo la utilización que se hacía en época clásica de estos edificios no era tan humanitaria.<sup>86</sup> La disposición de los faros en época clásica los vincula a todos ellos con puertos, como referencia para su situación. Eran situados en lugares visibles en las inmediaciones de los puertos (Morillo Cerdán, 2010). No encontraremos faros sin puertos y es por esto que los faros en época clásica están situados en lugares sin aparentes peligros para la navegación o



Fragmento de bronce sobredorado procedente de las excavaciones de la Torre de Hércules. Fot: MSC.

<sup>86</sup> Las primeras referencias escritas a la erección de faros con motivo de salvaguardar la vida humana en el mar aparecen en el norte de Europa con el cristianismo, siempre vinculados a establecimientos religiosos.



en lugares plenamente urbanizados (Sutton-Jones, 1985).

Los faros son edificios edificadas para resultar visibles desde el mar que sirven de orientación a los marinos durante la navegación (Rubió Lois, 1958), normalmente están dotados de una luz para poderlos situar durante la noche o en condiciones de visibilidad adversas.

En primer lugar es de suponer que el faro dispusiese de algún tipo de luz que permitiese que su función señalizadora continuase en las horas nocturnas y no sólo durante el día.<sup>87</sup> Para mantener la referencia durante la noche se encendería una luz en el faro que dependiendo de sus características tendría más o menos alcance. En el caso de utilizar un simple brasero o fuego de leña, el alcance de la luz se vería dificultado por determinadas circunstancias, en primer lugar la intensidad de la luz variaría en función del tipo de combustible, cantidad del mismo, aporte de oxígeno, etc. Se trataría de una luz de intensidad variable.

92

El faro de la Torre destaca la situación del puerto de La Coruña. De día el edificio es visible desde la distancia y la posible existencia de una luz que lo balizase por la noche permitiría su ubicación en ausencia de luz solar a los navegantes. La visibilidad del faro durante el día podía mejorarse con la utilización de materiales de construcción que destacasen sobre el entorno, la pintura del edificio podía ser otra buena solución para destacar la construcción hacia el mar.

Podemos contemplar otros sistemas empleados para destacar la presencia de los faros en la antigüedad, durante el período diurno o en momentos de visibilidad reducida. El empleo de humo para aumentar la distancia de identificación del edificio - puerto parece una solución razonable y simple. En ausencia de viento el



Láminas y fragmentos de bronce, mayoritariamente sobredorados, provenientes de las excavaciones arqueológicas de la Torre de Hércules. Fot: MSC.

<sup>87</sup> No compartimos en absoluto la idea de que la navegación en época romana se desarrollase únicamente durante el día buscando refugio las embarcaciones durante la noche.

humos al elevarse aumentaría el horizonte visible del faro.<sup>88</sup> Asimismo se ha contemplado el empleo de señales sonoras en momentos de cerrazones, para apuntalar esta posibilidad se ha recurrido, entre otras, a las fuentes árabes que hacen referencia a las terribles voces que surgían del faro de Alejandría.

Durante el periodo nocturno, la existencia de una luz, marcaría la presencia del faro sobre la costa, sobre todo en un momento histórico sin contaminación lumínica. Que esta luz estuviera alimentada mediante leña o aceite, es un tema que la arqueología de momento no ha sido capaz de iluminar. El uso de elementos que intensificaran la intensidad del fuego durante la noche no parece una solución fuera de lugar para un faro de esta importancia. Cabe la posibilidad de la existencia de un reflector - espejo que intensificase la intensidad de la luz del faro. Si las fuentes árabes hablan de las voces que provenían del faro de Alejandría, hasta nosotros ha llegado la leyenda del espejo situado en lo alto de la Torre y que servía para identificar las naves enemigas a gran distancia (Molina 1675, 33). A pesar de su aparente origen en la palabra *speculam*, no nos podemos resistir a incluir esta posibilidad, la cual apuntalaremos asimismo con la referencia a la localización de numerosos fragmentos de placas de bronce localizados durante la excavación arqueológica realizada en el edificio. Esas piezas presentan una de sus caras pulida y con un acabado sobredorado. La posible adscripción de estos fragmentos a una estatua, o incluso a una inscripción conmemorativa atributos habituales de edificios de esta categoría, no impide la



Sillares romanos de la cimentación del faro de la Torre de Hércules. Fot: MSC.

<sup>88</sup> En el faro coruñés no parece que esta solución tuviera utilidad práctica. El faro no es un punto de recalada en una navegación sin escalas. En la navegación desde el sur, ésta se realizaría costearlo, por lo que el cabo no sería visible hasta virar las islas Sisargas - cabo de San Adrián. Lo mismo ocurriría viniendo desde el norte, la navegación transcantábrica recalaría sobre el cabo Ortegal - Estaca de Bares, siendo el puerto de La Coruña visible, únicamente al virar cabo Prior.

existencia además del espejo - reflector. El beneficio de su utilización, multiplicando el alcance e intensidad de su iluminación, nos llevan a no descartar su existencia cuando resulta tan factible su existencia. Aunque un espejo para emitir señales con la ayuda del sol pueda también parecer útil, estaría más allá de la necesidad de situar el faro, por cuanto el mismo resulta perfectamente visible durante el día. Todo ello a pesar de que en la iconografía de este tipo de instalaciones que ha llegado hasta nosotros los fuegos son siempre abiertos y en ningún caso se aprecia elemento alguno destinado a incrementar o a dirigir la luz emitida. <<The Roman lighthouses were invariably substantial towers surmounted by open fires>> (Sutton-Jones 1985, 6).

Aunque la leyenda respecto al espejo parece provenir de una mala traducción de las palabras de Orosio: *ad speculam Britannie erigit*, resulta plausible que en realidad sí existiese un método de intensificación de la luz del faro basado en la reflexión, hipótesis sustentada por las citadas placas de bronce. Bello Diéguez (Bello Diéguez, 2008) ve poco factible la existencia de un espejo, o al menos que las placas de bronce citadas localizadas pertenecieran al mismo, creemos sin embargo que las placas, pertenezcan o no al reflector propuesto, demuestran que, de haberlo decidido, este accesorio se podría haber instalado en el faro.

En la actualidad entendemos los faros como ayudas a la navegación, permitiendo a los buques situarse durante la navegación. En época clásica la función de estos edificios era situar los puertos, marcando su presencia hacia el mar. La península de la Torre es el extremo de la península coruñesa, que engloba una abrigada bahía en donde se estableció, en el mismo período histórico de construcción del faro, un puerto. Esta instalación se convirtió en la más importante de todo el noroeste peninsular, al menos desde Oporto hasta Gijón. Precisamente en este último puerto conocemos la posible existencia de otro faro, en la Campa Torres marcando su entrada (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, & Villa Valdés, 2005).

Un faro en época clásica dependía de manera directa de un puerto y, como infraestructura portuaria, su construcción estaba orientada a las embarcaciones que discurrían frente a él. La relación del faro de la Torre de Hércules con la navegación atlántica no se ha analizado suficientemente (San Claudio Santa Cruz, 2008). Para intentar comprender esta relación nos hemos basado en varios derroteros, especialmente en el de Vicente Tofiño de San Miguel (Tofiño de San Miguel, 1789), redactado en una época en la que la navegación se desarrollaba a vela con las mismas o muy similares condiciones a las que hacían frente los navegantes en la época de la construcción del faro.

En el citado derrotero se recomienda barajar la costa con precaución en la navegación de cabotaje <<atracando la costa a prudente distancia y determinando con frecuencia la situación>>. Uno de los motivos para erigir una obra de estas características puede ser evitar algo de lo que vienen advirtiendo los derroteros al menos desde finales del siglo XVIII: no sobrepasar la posición de La Coruña dejándola a Barlovento.

Con los vientos del 3º cuadrante<sup>89</sup> corren las aguas con violencia desde Sisarga para Cabo Ortegal y es muy fácil sotaventearse del Puerto de Ferrol, (...), pues una vez perdido el Puerto con estos vientos, no hay asilo en toda la Costa para buques mayores (Tofiño de San Miguel 1789).

---

<sup>89</sup> Del sur al oeste



Esto último dicho para el puerto de Ferrol (Tofiño es un marino militar y escribe su derrotero con la vista fijada en la Armada) es válido para todo el arco ártabro. Si se pierde el viento, la posibilidad de ganar el puerto de Coruña bolineando es remota. En el más reciente derrotero publicado por el Instituto Hidrográfico de la Marina se expresa de la siguiente manera: Los buques a vela que con vendaval<sup>90</sup> se dirijan a La Coruña o El Ferrol, deben de tener cuidado de no propasarse, porque le sería muy difícil recuperar el barlovento perdido (Instituto Hidrográfico de la Marina, 1993, pág. 26).

Por todo ello, de haber interés en que la navegación recale en el puerto de La Coruña, es lógico pensar que se señalizara su situación para que los buques provenientes del Sur con viento favorable no perdiesen barlovento y se mantuviesen, incluso de noche, con ayuda de una luz en el faro, en posición adecuada para entrar con día, de forma más segura, al abrigo de la ría coruñesa.

La razón para mantenerse en mar abierto durante la noche también nos la ofrece el mismo brigadier de la Armada Española dieciochesca:

Quando se viene á tomar qualquiera de los dos Puertos Ferrol ó Coruña , se debe tener la precaucion de no empeñarse de noche en sus inmediaciones , á causa de las corrientes y del fluxo y refluxo , que hacen variar con facilidad la situación de los buques, mayormente en tiempo de Invierno y de cerrazones de niebla (Tofiño de San Miguel, 1789).



Fragmento de mosaico procedente de la villa romana de entroña, Pontedeume. Museo Arqueológico de La Coruña. Fot: MSC.

<sup>90</sup> Vientos fuertes del SSW al WSW.



Las condiciones de navegación no variaron tanto como para que los consejos de don Vicente no se puedan extrapolar a épocas anteriores, donde las condiciones de los buques, a pesar de determinados avances tecnológicos, seguían dependiendo de los condicionantes climatológicos y oceánicos.

La construcción de esta obra ha sido datada en el tránsito entre los siglos I y II d. de C. (Bello Diéguez, 1994, pág. 23). Arqueológicamente estas fechas resultan coherentes con los materiales cerámicos localizadas en las excavaciones arqueológicas del faro (Bello Diéguez, 2008). La existencia de una instalación anterior al faro que conocemos, tal como un puesto de vigilancia o señalización, viene avalada por la recuperación de cerámicas anteriores a nuestra era alrededor de ese monumento datadas entre los siglos III y I a.C., correspondiendo la más antigua a un plato con rasgos púnicos (Bello Diéguez, 1994, pág. 8). La posible aparición de una moneda del legado de Augusto en la Lusitania y comandante del ejército occidental durante las Guerras Cántabras Publio Carisio, abunda asimismo en esta posibilidad (Bello Diéguez, 1994, pág. 13). Los materiales arqueológicos más antiguos relacionados con la presencia del faro, se corresponden con materiales cerámicos<sup>91</sup> que retrotraen las fechas a la segunda mitad del siglo I d.C.

Parece indiscutible una ocupación tardorromana en el faro que incluso ha quedado apuntada por las excavaciones arqueológicas dirigidas por Luis Caballero Zoreda y José María Bello Diéguez. Las dataciones de carbono 14 proporcionan fechas entre los siglos V y VI como el final de la ocupación (Bello Diéguez, 2008). Mientras la Torre de Hércules parece abandonarse, comienza el proceso de destrucción de su muro perimetral (Bello Diéguez, 2010, págs. 38-39). A partir de ese momento el faro de Brigantium decaerá como señal luminosa hasta el siglo XVII en la navegación atlántica, aunque nunca perderá su función como baliza estática.

La erección en este lugar del más destacado faro del Océano Atlántico Norte demuestra la importancia que el Imperio romano otorgó a su principal puerto en el noroeste. A pesar de la posible atribución religiosa, política o de prestigio - en un lugar que posee marcado atributos para ello - al marcar los límites del dominio romano (Abascal Palazón, 2008), el faro de Brigantium tiene una utilidad práctica innegable y que contribuye a posicionar el puerto desde el mar. Consideramos por tanto que la construcción del faro de La Coruña, se ejecutó al tiempo en que se establece el puerto romano en este enclave. No tendría ningún sentido construir esta fábrica sin la presencia del asentamiento de Brigantium, puerto de fundación estatal desde el que ejecutar el control de la navegación atlántica.

Otros faros conocidos en el Atlántico son los de Turris Caepionis (Chipiona), Espichel en Portugal y los citados de Duvris y Boulogne, edificado por Calígula, o el citado en la Campa Torres (Morillo Cerdán, 2010) forman parte de las infraestructuras de su respectivos puertos, así, pueden existir puertos sin faros, pero hasta ahora no han sido documentado faros sin puerto.

El comercio atlántico fue progresivamente consolidado e incrementado durante las décadas finales del siglo I y comienzos de la siguiente centuria. A este momento corresponden la mayoría de las infraestructuras portuarias (muelles, diques, almacenes) y construcciones de apoyo a la navegación, como faros que se han documentado arqueológicamente en este espacio marítimo (Morillo Cerdán 2010, 427)

<sup>91</sup> Sigillatas hispánicas de Forma 29, las lucernas de tipo Loeschcke IV y vasos de paredes finas. (Bello Diéguez, 2008).

#### 5.1.4.-Puerto de Bares, un establecimiento romano en el septentrión peninsular.

A pesar de haber recibido temprana atención desde que Federico Maciñeira publicara su monografía (Maciñeira Pardo de Lama, 1947) y de ser profusamente citado por los investigadores (Bello Diéguez & Ramil González, 2006), lo cierto es que este establecimiento carece de una investigación en profundidad a pesar. Desde la obra de don Federico se ha sustentado la idea de que la construcción del espigón que da abrigo al pequeño puerto de Bares es de origen fenicio. Hoy estamos en condiciones de afirmar que dicha atribución no se sostiene sobre ningún elemento material localizado en aquel enclave (Bello Diéguez & Ramil González, 2006) y mucho menos en referencias históricas.

El puerto de Bares es la infraestructura portuaria más septentrional de la península ibérica. Este pequeño puerto se caracteriza por la presencia de una escollera formada por grandes bolos graníticos a la que se ha atribuido un origen humano por parte de la mayoría de autores. La estructura ofrece abrigo a este pequeño puerto, hoy en día muy colmatado por los sedimentos. Esta escollera ha sufrido importantes alteraciones debido tanto a procesos naturales provocados por la erosión como a los cambios realizados en desafortunadas reparaciones. A través de la fotografía aérea podemos quizás intuir la situación del extremo de la escollera original, que nos la presenta como algo más larga y con una orientación diferente a la actual.



La Torre de Hércules, aún con su luz apagada y mala visibilidad, es una evidente baliza costera. Fot: MSC

Hasta tal punto está situada la escollera para ofrecer abrigo a las embarcaciones de los vientos del primer y cuarto cuadrantes que, si no fuese de origen humano, no se podría haber situado más a propósito. La situación en un punto situado tan al exterior de la ría facilita la arribada y partida de las naves.

Últimamente se ha querido justificar el origen natural a esta defensa en base a la gran extensión que esta obra ocupa bajo el agua (Fernández Cuba 2013). Tal acumulación de bloques graníticos no pueden ser obra humana se apunta. Quitando la sorpresa que para algunos pueda suponer comprender la extensión que este tipo de construcciones ocupan bajo el agua, muy superior a la parte emergida. La

preexistencia de los materiales en la zona no excluye la posibilidad de que la obra fuera realizada por humanos mediante la adecuación de los bolos graníticos, bien recolocándolos o retirándolos según la conveniencia.

Hay que tener en cuenta además que desconocemos la magnitud original de la obra. Muy probablemente en este juicio, apresurado, no se ha considerado que lo que perdura sobre la superficie puede que no sea más que un exiguo porcentaje de la obra original.

El argumento definitivo para adjudicar a esta estructura un origen reciente (geológicamente hablando) es que la estructura ha necesitado varias reparaciones en los últimos años debido a los destrozos ocasionados por los temporales, a los que el avance del nivel del mar no puede ser ajeno. Es pues una estructura inestable, que se ve muy afectada por la dinámica marina y que sólo pervive debido a las sucesivas reparaciones realizadas. Si fuera una formación geológica sería una casualidad notable que precisamente en nuestros días se produjera su erosión definitiva. Si ha pervivido hasta ahora es debido a que su origen no puede medirse en cronologías geológicas significativas.

Negar la posibilidad de que esa obra sea una construcción humana apoyándose únicamente en el esfuerzo necesario para su ejecución, denota una mentalidad excesivamente <<terrestre>>. El tráfico marítimo en el pasado, lo mismo que en nuestros días, supone el porcentaje más alto de todas las mercancías que se mueven en nuestro planeta. Una obra de estas dimensiones supone un esfuerzo considerable, únicamente justificado por una iniciativa estatal en apoyo de una sustancial navegación de interés estratégico para el imperio romano, único factor capaz de acometer una infraestructura de esta entidad en períodos premodernos.

El mecanismo militar de defensa del Imperio Romano en el norte de Europa era aprovisionado, a través del Rin, en gran medida con suministros provenientes de Hispania a través de la ruta atlántica. El mismo camino seguían la mayoría los productos de tráfico entre la fachada Atlántica del norte de Europa, el sur de Hispania e incluso el Mediterráneo. Si el imperio necesitaba un puerto de refugio en el septentrión de la península ibérica, justo en el primer y último punto de recalada antes del cruce directo del golfo de Vizcaya, no dudamos de que hubiera ydispuesto los recursos necesarios para realizar y sostener una obra como la que cobija a este semiabandonado puerto.

La facilidad relativa de la comunicación a través del golfo de Vizcaya entre las costas de las bretañas y Galicia puede ser, tal y como apunta Federico Maciñeira <<De ahí, la costumbre tradicional tal vez de una travesía directa a las Islas Británicas, que a los antiguos geógrafos e historiadores<sup>92</sup> se les figurase que Inglaterra estaba enfrente de España>> (Maciñeira Pardo de Lama 1947, 303)

Nuestra hipótesis parte de la idea de que una infraestructura de esta importancia, situada en un punto tan concreto sólo tiene sentido como iniciativa estatal para servir de apoyo a la navegación -de carácter estratégico - que se dirigía al norte<sup>93</sup> o al este adentrándose en el Cantábrico.<sup>94</sup> Es además un establecimiento surgido ex

<sup>92</sup> Polibio, Estrabón, Plinio, Tácito, Agrícola.

<sup>93</sup> No dudamos de la capacidad de navegación en época romana para la travesía directa del golfo de Vizcaya. Federico Maciñeira establece el origen de esa relación directa en momentos prehistóricos (Maciñeira Pardo de Lama 1947, 302). No vemos razones para objetar esta hipótesis.

<sup>94</sup> Recordemos que Tofiño recalca la falta de abrigo para los grandes navíos hasta Santander.

novo <<a todas luces dependiente de la nueva presencia de Roma en los mares septentrionales>> (Bello Diéguez y Ramil González 2006, 28)

Las monedas aparecidas en Bares y que Maciñeira publica como púnicas (Maciñeira Pardo de Lama 1947, 242), en concreto del área gaditana, han sido datadas recientemente entre el siglo II a. de C. y la segunda mitad del siglo I a. de C. (Bello Diéguez & Ramil González, 2006). Estas monedas, acuñadas en Gadir, Abdera y Sex, tienen una gran dispersión documentada en Galicia, en la cual se integra sin ningún problema el asentamiento de Bares (Bello Diéguez & Ramil González, 2006), sin necesidad a recurrir a la presencia del pueblo semítico.

En las inmediaciones del puerto de Bares, aunque no ligados a las instalaciones portuarias, han sido documentados dos castros, uno en el mismo cabo de la Estaca, y el otro en la punta Vilela, bien entrada la ría del Barquero. La cronología que pueden aventurar los escasos materiales estudiados en ambos asentamientos es coherente con la presencia romana en Bares.

De la misma manera que señalamos en el caso del puerto de La Coruña - Brigantium, el puerto de Bares está francamente abierto hacia el mar. A pesar de existir en las inmediaciones de Bares dos grandes rías como son la de Santa Marta de Ortigueira y la de Vivero, además de la propia del Barquero, el lugar elegido para asentar esta instalación portuaria apuesta decididamente por situarse lo más próximo posible al mar abierto. Si bien en la actualidad el puerto de Santa Marta de Ortigueira es de difícil acceso debido a la barra que defiende su entrada, la ría de Vivero no debió ofrecer problemas a su acceso, sirviendo como puerto durante toda la Baja Edad Media que sepamos.

En derroteros y cartas de navegación medievales se hace referencia a la ría de El Barquero, señalando en primer lugar el ciclópeo espigón de la ensenada de Bares de <<antigüedad inmemorial>> (Ferreira Priegue, Galicia en el comercio marítimo medieval 1988, 52). Toda la ría, en especial el interior de la misma, frente al puerto de Vicedo, se describe con fondos adecuados para la navegación y el fondeo así como para la maniobra de grandes buques.

Et est ibi bona uilla et ecclesia que dicitur Sancta Maria de Baris: Sed intra portum illum longe ab introitu sunt bona receptacula et secura, sed naues non possunt exire a portu de Sore quando uentus flat de northwest. Et est ibi ad introitum portus a dextris intrantium mons magnus qui dicitur Zagunel de Bari (Howden 1191).

El Derrotero de Tofiño de San Miguel (1789), describe de la siguiente manera a la ría del Barquero:

Se extiende al So la ría de Vares ó del Barqueo, que es muy límpia y hondable hasta muy cerca de tierra: su fondo es arena y muy buen tenedero. Está resguardada de los vientos del 2º, 3º y 4º quadrante, pero con los del 1º incomoda la mar: la isla Conejera defiende muy poco.

Las circunstancias decidirán en la ocasión el mejor parage para fondear, y ha parecido oportuno que acompañe un Plano particular de este excelente abrigo, porque estaba conocido de pocos, y es muy buena acogida para qualquier buque que se halle á Sotavento de Cabo Ortegá con tiempo duro, porque los Navíos no tienen ya Puerto hasta Santander, [...]. Las lanchas de pescadores del Barquero pueden dar algún auxilio, y el Puerto proporciona suficiente aguada y comestibles (Tofiño de San Miguel 1789).



En los derroteros de mediados del siglo XIX se sigue recomendando esta ría como buen fondeadero para todo tipo de buques destacando además su ancha embocadura, <<que permite tomarla sobre fondos>>.

La ría de El Barquero es un puerto de abrigo aún en la actualidad, sobre todo con buques que se dirigen hacia el sur con vientos duros del sudoeste. No es raro encontrar buques de arribada con tales tiempos. <<In S to SW gales local intensification of winds up to Force 11 to 12 has been reported off the coast in this area>> (Brandon 1971, 338)

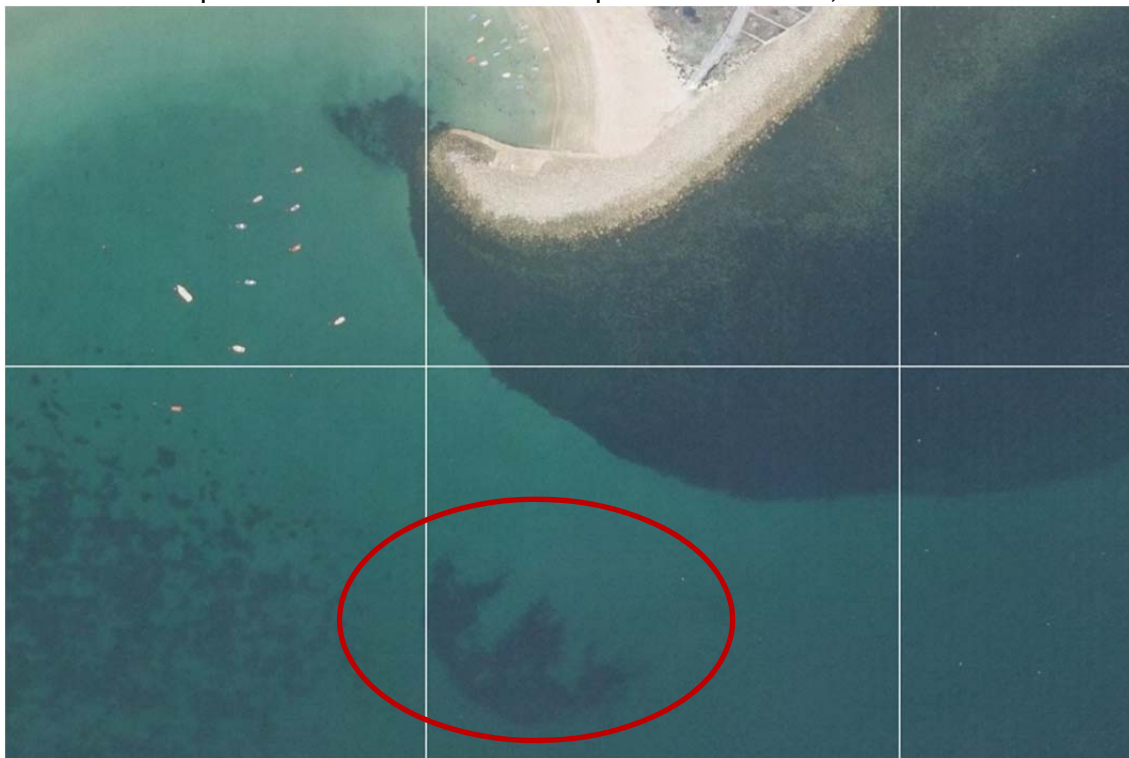
Hemos visto con anterioridad que la condición que exige una rada comercial en el océano Atlántico norte es que sea abrigada. La propia definición de puerto establece que debe ser seguro en cualquier condición de mar. Para garantizar esta condición se construyó el espigón que hoy en día caracteriza el puertecito de Bares, sin él este fondeadero no cumpliría en absoluto esta premisa.

100

La presencia romana en el puerto de Bares podemos rastrearla desde el momento inicial de sus navegaciones por el Océano alrededor del siglo II a.C., hasta momentos tan tardíos como el siglo VI d.C. (Bello Diéguez y Ramil González, Bares, una aproximación arqueológica 2006). Tenemos por tanto una presencia constante en este enclave, el más septentrional de la presencia romana en la península ibérica.

Tanto esta fecha tardía, la final para la generalidad de la ruta de comunicación atlántica, como la inicial en el siglo I d.C. y la siguiente centuria, son coherentes con la construcción del resto de las infraestructuras portuarias romanas identificadas en la costa atlántica europea tales como muelles, faros, almacenes y diques (Morillo Cerdán, 2010).

La documentación de varias piletas de salazón y las conducciones de agua imprescindibles para el tratamiento de los productos de la pesca señalan la presencia una industria productiva de conservas de pescado. Además, la existencia de una



Extremo hipotético de la fábrica original de la escollera de Bares. <http://sixpac.xunta.es/>

necrópolis en las inmediaciones, en el lugar conocido como Cadabarcos, y los numerosos elementos de construcción de cronología romana como son tegulae, ladrillos, unos toscos capiteles en palabras de Federico Maciñeira,<sup>95</sup> se complementan por la existencia de otros elementos de cronología similar como ánforas y dolia, monedas romanas y ruedas de molino manuales. Todos estos elementos nos retrotraen a una presencia latina más que semítica aunque sea a través de los establecimientos del norte de África o incluso del sur de la Península.

En base a que los primeros indicios arqueológicos documentados en este puerto indicaban la existencia de una importante industria de transformación de pescado, se relacionó con esta actividad la existencia de la escollera o coido de Bares.

Esta atribución supuso el principal problema a la adjudicación de un origen a la escollera. El enorme esfuerzo de su erección no se justificaba por una industria como la pesquera. De ahí que se propusieran otros orígenes, tales como el prerromano o bien la época medieval vinculado a la caza de la ballena. El hecho es que en ningún enclave de esas industrias, de las que se conocen otros ejemplos en las costas gallegas, existen obras portuarias similares. Lo mismo podríamos decir de la hipótesis de que esta infraestructura sirviera para dar cobijo a la exportación de minerales, y es que en una costa tan recortada como la gallega no es necesario establecer grandes infraestructuras para abrigo de las naves, además de ser un dispendio de esfuerzo un puerto en el exterior de la ría, no olvidemos que es más rápido y sencillo transportar una carga sobre el agua que sobre tierra.

Anteriormente a la presencia romana en la zona, datada en torno al cambio de era, en el citado castro costero de Vilela se localizó un bronce de Augusto (Maciñeira Pardo de Lama 1947, 247), la zona del cabo de la Estaca de Bares destaca por su escaso poblamiento. Los únicos asentamientos conocidos, posteriores a momentos megalíticos, son los castros de Vilela y del cabo de la Estaca, y hasta es posible que la construcción de ambos tenga más que ver con la presencia romana en la zona que con asentamientos prerromanos. Esta situación de escasa o nula población indígena, hará inviable (Bello Diéguez & Ramil González, 2006) la erección de una



Trabajos de reparación sobre el coido de Bares a principios siglo XX. Los medios empleados no difieren de los disponibles en época romana. (Bello Diéguez y Ramil González 2006)

<sup>95</sup> En realidad se trataría de basas de columnas (Bello Diéguez y Ramil González 2006).

infraestructura como la que nos ocupa, con los medios propios de dichas poblaciones.<sup>96</sup> Es pues clara a nuestro parecer la presencia de una voluntad externa en el origen de la construcción de la escollera.

Con posterioridad a los hallazgos de las pilas de salazón localizadas por Federico Maciñeira a principios del siglo XX, se localizó una villa con decoración musivaria situada en un acantilado de la playa, que sería cristianizado con la edificación de un templo, destruido finalmente en el siglo XVII por piratas berberiscos.

Otros elementos singulares de construcción son dos basas de columnas localizados en el núcleo del pueblo (Bello Diéguez & Ramil González, 2006).

Que en este paraje se situara una villa con decoración musivaria ha llamado con anterioridad la atención. Lo remoto del lugar alimentaba la sorpresa ante la presencia de un elemento decorativo de tanto prestigio. Esta línea de pensamiento es una vez más consecuencia de una mentalidad continental. Cualquier persona con una mínima sensibilidad marítima sabe que un paraje situado junto al mar puede ser cualquier cosa menos apartado, si cuenta con medios para navegar. Merece la pena recordar que el mar une, no separa, y que el tráfico marítimo sigue siendo el más eficiente aún en nuestros días. Una persona residiendo en este lugar se podría poner en 21 horas en Gijón, en 8 días costearlo en Burdeos, en 7 en Londres, en 12 horas en La Coruña y en 4 jornadas en Lisboa y eso navegando a una media de 4 nudos, que es muy escasa, incluso para la época. La situación de este enclave podrá considerarse periférica, pero la definición de remoto nos parece fuera de lugar.

Bares dispone de una magnífica situación estratégica ante la ruta marítima que comunica con el norte de Europa constituyendo un punto de apoyo y/o de control de la navegación.<sup>97</sup> Para ello en este lugar se construyó una infraestructura portuaria, que fue aprovechada para establecer una industria de transformación de pescado. Sin embargo carecemos de cualquier referencia relativa a una presencia estatal. La ausencia del menor rastro epigráfico en la zona nos decepciona en este aspecto, aunque su ausencia esté plenamente justificada por la escasa investigación arqueológica en este importante enclave.

Uno de los aspectos en contra de la adscripción de esta infraestructura a una iniciativa estatal es que quizás sería posible identificar el asentamiento del elemento que identificara la situación desde el mar de este puerto. No tendría por qué tratarse de un faro al estilo del erigido en Brigantium, pero al menos debería existir en las inmediaciones una atalaya o vigía, incluso con luz para la situación nocturna de las embarcaciones. Resultaría sorprendente que, de tratarse de un puerto estatal de construcción romana, éste no contase con algún elemento que lo identificase desde el mar. Quizás su situación se encontrase en las proximidades de la Condomina, donde Maciñeira recuperó materiales cerámicos de cronología romana (Maciñeira Pardo de Lama, 1947), o más probablemente en las inmediaciones del Semáforo de Bares hoy convertido en hotel. En las inmediaciones del mismo, en una carta náutica de finales del siglo XVIII se recoge el topónimo de regato de la Atalaia (García, 1787), el cual hace referencia a un arroyo que naciendo en las proximidades del semáforo, viene a desembocar en un punto situado entre la escollera de Bares y una punta con el sugerente nombre de Muller Mariña. El primero de los topónimos necesariamente tiene que hacer referencia a alguna atalaya situada en un lugar tan apropiado para

<sup>96</sup> Esto mismo es válido para momentos posteriores en época medieval y moderna, la escasa población de la zona hace inviable e innecesaria esta construcción.

<sup>97</sup> La elección de este lugar frente a otros más protegidos en las inmediaciones nos demuestra que su erección frente al Océano está justificada por la vocación de control sobre el mismo.

vigilar las aguas costeras como el solar donde se construyó posteriormente el semáforo de Bares.

#### 5.1.5.-Cortegada

La isla de Cortegada y la Punta del Porrón o del Castro, en el otro extremo de la desembocadura del Ulla, sitúan los límites de la boca de la ría de Padrón. Esta ría es navegable todavía en nuestros días para embarcaciones de pequeño porte, hasta el puerto de Padrón, que tradicionalmente se sitúa en el puente de Pontecesures.<sup>98</sup> En el año 1867, todavía se consideraba, además de reconocer su antigua importancia, al puerto de Padrón, contiguo al puente de Cesures, como un fondeadero muy cómodo, aunque de poco fondo (Riudavets y Tudury, 1867, pág. 427).

La penetración en el continente que permite esta ría es de aproximadamente 10



Archipiélago de Cortegada

millas, es decir, casi 20 kilómetros que nos acercan a Santiago de Compostela. La ventaja que suponen las vías de comunicación fluvial fue un recurso aprovechado hasta no hace muchas décadas, propiciando el depósito de un registro arqueológico considerable en el tramo navegable del Ulla. Son muy numerosos los ejemplos conocidos de cultura material recuperados en su desembocadura con cronologías que abarcan desde la Edad del Bronce hasta nuestros días.

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 sursudoeste, 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. Toda la costa es sucia, desprende 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.

<sup>98</sup> A pesar de la progresiva colmatación del cauce que en la marea baja escorada presenta puntos con apenas 30 cm de profundidad.



En la punta Fradiño, Cortegada, se encuentra uno de los lugares más investigados en Galicia en el ámbito de la arqueología subacuática, se trata del lugar donde se supone situado el pecio romano conocido como pecio de Cortegada (Luaces Anca y Toscano Novella 1988). Este yacimiento está caracterizado por una concentración de hallazgos que desde los años 50 del pasado siglo ha venido aportando un conjunto de ánforas romanas Haltern 70,<sup>99</sup> algunas de las cuales presentan graffiti en sus pivotes, acompañadas de diferentes materiales cerámicos de la misma cronología como son dos platos de terra sigillata Dragendorf 18, (uno de con el sigillum <<DA[.]AOI>>) 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 las prospecciones arqueológicas en el entorno de Cortegada en el año 2007. Fot: MSC.

<sup>99</sup> Haltern 70. Este tipo de ánforas fue producido en la provincia romana de la Bética, Andalucía grosso modo, concretamente en el valle del río Guadalquivir y ría de Huelva. Su distribución abarca 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 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.

Con objeto de aclarar la procedencia de estas piezas cronológicamente coherentes en torno a mediados del siglo I d. C, se llevaron a cabo tres campañas de prospecciones arqueológicas en los años 1982 (Peña 1985) y 1988 / 1989 (Luaces Anca y Toscano Novella 1988).

Durante la prospección arqueológica que realizamos en 2007 en este punto, se pudo constatar y georeferenciar la presencia de abundantes elementos cerámicos de cronología romana, Estos elementos los creemos relacionados con el tránsito de y hacia el río Ulla en un punto muy adecuado para ser empleado como fondeadero en el que esperar el cambio de marea favorable para remontar este río y acceder a Pontecesures. Otros materiales de cronología más reciente y de interés etnográfico, tales como piedras pertenecientes a elementos de fondeo, piedras de molino,<sup>100</sup> etc., se pudo localizar en las proximidades.



Zona de distribución de los hallazgos e la isla de Cortegada.

En aquel año prospectamos la zona en torno a punta Fradiño, donde ya habían sido documentados anteriormente elementos de interés patrimonial de cronología romana (Luaces Anca y Toscano Novella 1988). Coincidimos con los autores citados en la concentración de materiales en las proximidades de punta Fradiño. Disentimos con ellos en el origen de tales elementos. Mientras que nosotros no encontramos evidencias de la presencia de un pecio en este lugar, los autores referidos no dudan de tal explicación para la concentración de materiales de época romana. Nosotros, a falta de una investigación en más profundidad, creemos posible que su origen esté en la existencia de algún tipo de construcción hoy anegada por el agua en un lugar en el que la profundidad no llega al metro en las mayores bajamares. Los fondos al este de punta Fradiño destacan por la acumulación de fangos que enmascaran la presencia

<sup>100</sup> Es muy común la reutilización de piedras de molino como piedras de fondeo una vez que quedan amortizadas para su función original. Sin embargo que esta pieza pueda estar situada en su posición original, únicamente que el avance de las aguas la ha sumergido, es también una posibilidad que no podemos descartar.

de abundante cantidad de material cerámico de origen romano. En este lugar, de escasa profundidad, bastaba introducir las manos entre el fango para detectar la presencia de un estrato más duro sobre el que se depositaban fragmentos de *tegulae* y restos anfóricos así como <<laxes de pedra (tipo esquisto)>> (Luaces Anca y Toscano Novella 1988). Un posible origen terrestre para todos estos materiales no debe descartarse ante los otros ejemplos de regresión costera presentes en Galicia, precisamente sobre yacimientos costeros de este período cronológico.

La existencia de un yacimiento hoy anegado explicaría la concentración de tegulae junto a material anfórico, además de las citadas <<laxes>> de esquisto provenientes de hipotéticas construcciones hoy anegadas. Una profundidad tan somera no hubiera impedido la recuperación de un cargamento de ánforas de un buque naufragado.

La cerámica romana localizada durante esta campaña se sitúa en su totalidad 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*, o bien una pieza conocida como *piueiro*.<sup>101</sup> Todo ello lo relacionamos con el tránsito marítimo frente a un punto tan estratégico. Es de destacar que la zona reúne las condiciones apropiadas para ser utilizada como fondeadero en el que esperar el cambio de marea favorable para remontar este río.

#### 5.1.6.-El <<puerto>> romano de Panxón, un establecimiento con vocación comercial

La ensenada de Baiona, donde se sitúa el puerto homónimo y el de Panxón, es una concha abierta a los vientos del tercero y cuarto cuadrante, con una milla de abra, entre las Estelas y la punta del Buey. Las Estelas y restingas de las Serralleiras de una



Ánforas Haltern 70 procedentes de Cortegada. Museo Arqueológico de La Coruña. Fot: MSC.

<sup>101</sup> Éstas 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 kg de peso.

parte, y los arrecifes que se destacan de cabo Silleiro de otra, aparte de ofrecer un peligro para la navegación, procuran algún abrigo de la mar que acompaña a los temporales de travesía<sup>102</sup> (los de componente oeste).

Gran parte de las orillas de la ensenada de Baiona están constituidas por extensas playas. Al sur de punta Madorra, da comienzo la playa del Castro, esta playa termina en la punta del mismo nombre que es un promontorio rocoso rodeado de arrecife que se extiende hasta 300m al sur, donde se sitúa el puerto actual. Entre esta punta y el monte Lourido se extienden las playas de Panxón y de América, separadas por el río de Canido a partir del cual se extienden a N y S en 2.000m.

El puerto está bien protegido de los vientos del primer y cuarto cuadrante, particularmente del viento del Nordeste, y muy abierto a las componentes oeste y sur. En base a este aspecto, parece plausible apuntar a una utilización de este fondeadero más corriente en tiempos de verano cuando los vientos predominantes son precisamente los nordestes, frente a la temporada invernal con tiempo predominante de oeste - sudoeste que harían muy azarosa, sino imposible la permanencia de embarcaciones en este lugar.



Extracción de un ancla lítica en el puerto de Panxón. Fot: MSC.

La bahía presenta una ocupación humana continuada que se corresponde con una elevada densidad de asentamientos. En la ladera que abriga al puerto se asienta el castro costero de Panxón (Monte do Castro), donde se documenta asimismo una villa romana asociada a una necrópolis. Los materiales, principalmente cerámicos, recuperados en el puerto de Panxón cubren una cronología desde época republicana hasta nuestros días, con dos máximos en época tardorromana y en época moderna.<sup>103</sup> En este lugar, en las inmediaciones de la iglesia de San Sadurniño de Goiáns, que se

<sup>102</sup> Travesía se refiere al viento que dificulta la salida de una bahía por oponerse a la salida de las embarcaciones.

<sup>103</sup> En torno al siglo XVI. Estos materiales modernos son coherentes con los recogidos en el cercano puerto de Baiona durante un dragado realizado durante los años 2007 - 2008. No ocurre lo mismo con aquellos materiales de construcción romanos o la cerámica romana de tradición indígena. .



documenta ya en el año 868, es posible que existiera una villa costera vinculada al comercio marítimo en el siglo V (Sánchez Pardo, 2012), probablemente a la salazón, o a la producción de materiales cerámicos como veremos. En este lugar hay noticias antiguas referidas a la localización de un mosaico.

El Ente Público Portos de Galicia promovió una remodelación portuaria<sup>104</sup> en el puerto de Panxón, Nigrán, Pontevedra. Estas obras, pusieron al descubierto un registro arqueológico muy significativo que documentan el tercer <<puerto>> romano constatado arqueológicamente en la Gallaecia y que permite incrementar el conocimiento de las ayudas a la navegación existentes en la época en el tramo atlántico noroccidental de la península ibérica.



Fragmento de ánfora Haltern 70 del puerto de Panxón. Fot: MSC.

Las cronologías más antiguas para este puerto, en base a los fragmentos de ánforas recuperados nos remiten a períodos tardorrepublicano y tempranoaugusteo, en el caso de ánforas Haltern 70 con una horquilla cronológica entre mediados del s. I a.C. y el año 19 a.C. Un ejemplar de Dressel 20 nos habla de la importación de aceite de

<sup>104</sup> Se trata de una remodelación sobre la rampa actual que pretende su ampliación. La superficie afectada es inferior a los 300m<sup>2</sup>.

oliva desde el sur de España con una cronología hasta el último cuarto del siglo III. El origen de ambas, en el valle del Guadalquivir, permite corroborar la distribución marítima a lo largo de la fachada atlántica peninsular. El otro extremo cronológico, es facilitado por las producciones anfóricas, destinadas al transporte de conservas de pescado Almagro 50<sup>105</sup> y Almagro 51, con áreas de producción diversa y con una cronología desde el siglo III, hasta el VI d.C. Fechas tan tardías nos relacionan con una creciente actividad de todo tipo en la *Gallaecia* tardoimperial.

En este puerto se localizó por primera vez un depósito de anclas líticas en un ambiente portuario. Que este ámbito tenga una datación bien establecida por los materiales asociados al mismo, estamos seguros que no desanimará a atribuir dataciones mucho más antiguas que las de los materiales asociados.

La cerámica de construcción, sin duda de producción local, estaba representada por un buen número de ejemplares de tegulae e imbrix y un único fragmento de lo que parece ser un galbo de una tubería. Esto resulta coherente con el hinterland inmediato tal y como puso de manifiesto Rosa Villar<sup>106</sup> en sus trabajos en la zona donde documentó en la calle Tomás Mirambel un alfar <<centro importante que sin duda, superaba o ámbito doméstico e moi posiblemente local>> (Villar Quinteiro 2009)

Destaca el elevado volumen de materiales localizado en relación con lo reducido de la superficie afectada por la obra que propició el hallazgo. A este respecto podemos compararlo con el inmediato puerto de Baiona donde, pese a localizarse otro puerto con una dilatada trayectoria, atestiguada asimismo por un importante registro arqueológico, tendríamos dudas acerca de a cual de los dos dar preeminencia en el volumen de hallazgos por superficie.<sup>107</sup>

Panxón se nos muestra en el final de la época clásica en Hispania como lugar de embarque de un tráfico mercantil, privado, relacionado con la exportación de materiales cerámicos de construcción, así como de distribución de materiales de importación. Este asentamiento costero romano mantiene una continuidad con una iglesia edificada a partir del siglo VII (Sánchez Pardo 2012) en una zona intensamente romanizada.

## 5.2.-Navegación medieval

La navegación medieval en el Atlántico tendrá una importancia fundamental en el proceso de expansión iniciado por España y Portugal desde la segunda mitad del siglo XV en ese Océano. En palabras de José María Casado Soto será este período en el cual

Los saberes acumulados durante la Baja Edad Media, en las costas atlánticas europeas y en las riberas del Mediterráneo, alcanzaron la madurez gracias al esfuerzo de síntesis llevado a cabo por los pueblos asomados al océano desde los litorales de la península ibérica (Casado Soto 2003).

Estableceremos el marco temporal inferior para este período en un momento tardo antiguo considerado a partir de finales del siglo V, en concreto a partir del año 476, con el declinar político del Imperio Romano. Es este momento entre los siglos V al

<sup>105</sup> Empleadas en la conserva de pescado, con producciones en la Tarraconense, Lusitania y Bética.

<sup>106</sup> VILLAR QUINTEIRO, R. 2012.

<sup>107</sup> Este dato debe alertar acerca de futuras intervenciones subacuáticas en este ámbito.

VIII cuando en Galicia se detecta un dinamismo mayor a lo esperado (Sánchez Pardo 2012). La *Divisio Theodomiri*, conocida como el *Parroquial Suevo*, y redactado en torno a los años 570-580 recoge la existencia de aproximadamente unas 40 iglesias en Galicia, sin contar los templos privados (Sánchez Pardo 2012).

En estos primeros momentos de la Edad Media, al menos hasta el siglo VII, podemos apreciar que varios enclaves costeros tardorromanos, factorías de salazones, villae, etc., se convierten en asiento de templos cristianos, como ocurre en Panxón, Vigo, Adro Vello, Goiáns, A Lanzada, Muxía, Bares, etc. Otros puntos no vinculados directamente con el mar pero sí muy cercanos también serán objeto de este fenómeno: San Xiao-Pipín, Currás -Tomiño, Moraime, Mens, Vilaronte, San Martiño de Mondoñedo, etc.

Esto no quiere decir necesariamente que exista una continuidad en los yacimientos. En ocasiones puede haberse producido un hiato en la ocupación, tanto tras el abandono definitivo de las estructuras tardorromanas, como por un uso diferente de dichos asentamientos como pueden ser las necrópolis (Sánchez Pardo 2012). Estos asentamientos costeros y sus vías de comunicación conservarán su importancia y serán el germen de asentamientos altomedievales.

Galicia en estos momentos es ya una síntesis entre el Imperio Romano y la organización tribal germana, una protomonarquía medieval. A partir de la conversión de Requiario esta monarquía adquiere el catolicismo como religión de estado. Orosio da cuenta de este progreso cuando confiesa que <<fueron los primeros entre los bárbaros que cambiaron la espada por el arado>> confraternizando así con los galaicos-romanos (éstos a su vez los preferían a ellos que a la fuerte presión tributaria del Imperio).

Los antecedentes más antiguos que podemos rastrear en cuanto a la actividad de Armadas enemigas en este ámbito geográfico se remontan al año 585 cuando el rey visigodo Leovigildo improvisó una armadilla para defender las costas de Galicia amenazadas por una flota del rey franco de Borgoña Gontrán<sup>108</sup> que pretendía levantar a los suevos. Las naves visigodas destrozaron de tal manera a las francesas que pocas lograron escapar (Guardia 1914).

Entre los siglos V y VII se documenta la importancia del comercio de larga distancia con el Mediterráneo oriental y el Norte de África. La evidencia arqueológica es abrumadora en este sentido y es la prueba de que el Atlántico continúa siendo un importante camino de intercambio entre la Europa septentrional y el Mediterráneo. Estas relaciones con el oriente del antiguo Imperio siguen activas como demuestran los viajes a aquellas tierras de personajes de la élite de la Gallaecia: Paulo Orosio, Hegeria, Hidacio, Prisciliano, Baquiaro, ... Las relaciones marítimas dejan en este momento su primera constancia escrita con la llegada de San Martín de Dumio en embarcaciones francas conduciendo las reliquias de San Martín de Tours, enviadas por los reyes francos, que curarán al hijo del rey Carriarico abriendo al catolicismo el paso en el reino. Asimismo aparecen referencias a *negotiatores francorum* en la *Vita Fructuosi* (Sánchez Pardo 2012).

Nacido en la Panonia, atravesando inmensos mares,  
Fui llevado por voluntad divina al seno de Galicia.

<sup>108</sup> San Gontrán I (<<cuervo de guerra>>, n. en Soissons h. 528/532- m. 28 de enero de 592), fue el rey de Borgoña desde 561 hasta 592. Era hijo (el tercero, el segundo de los que sobrevivieron) de Clotario I e Ingonda. A la muerte de su padre (561), se convirtió en rey de la cuarta parte del reino de los francos, y escogió Orleans como su capital.



Obispo consagrado en esta tu sede, confesor Martín,  
Instituí el culto y el ritual sagrado.  
Siguiendo tus pasos, oh Patrón, yo, Martín, siervo tuyo,  
Siendo igual en el nombre, no en los méritos, descanso aquí en la paz de Cristo.  
(Epitafio de San Martín de Dumio).

Además de las relaciones comerciales nuevos acontecimientos en la Europa Septentrional abrirán paso a un nuevo período histórico. Miles de britanos, acaudillados por un obispo de nombre Maliosus (Maeloc o Mahiloc) atravesarán el golfo de Vizcaya y se instalarán en el norte de la provincia de Lugo huyendo de los merodeadores que en el norte aprovecharon el vacío de poder dejado por el Imperio. Estos refugiados se instalarán entre el río Eo y la ría de Ferrol, en la sede de Britonarum, actual Mondoñedo-Ferrol, del cual tenemos constancia documental desde el año 561. Anglos, jutos, sajones y frisonos se asentarán en Britania, comenzando el desmantelamiento de la cultura latina de la isla. Galicia contemplará las consecuencias de la pérdida de un poder político que controle el Atlántico occidental Elisa Ferreira Priegue refiere remitiéndose a Hidacio:

Un desembarco <<vándalo>> (¿piratas germánicos no identificados?) en Turonium (desembocadura del Miño) en el año 442; 7 navíos hérulos con 400 hombres im <<Lucensi litore>> en el 444, rechazados por los habitantes; otro en la misma costa en el 458 (Ferreira Priegue 1988, 66).



Torres do Oeste a finales del siglo XIX. Autor desconocido. Archivo.



Esta inseguridad en el mar será sustituida por la de los normandos que acabarán con la rica cultura Irlandesa en los siglos VIII y IX. Será en este último siglo cuando estos piratas alcancen las costas del norte de la Península, trastocando también aquí la paz que permitía el poblamiento costero, Obligando a las poblaciones a abandonar las costas más expuestas, desplazándose hacia el interior<sup>109</sup>.

Dos aspectos marcarán la situación de Galicia en estos primeros años de la Edad Media, por un lado la pronta implantación de un reino suevo independiente y la escasa influencia de la conquista árabe en el norte y noroeste peninsular (Sánchez Pardo 2012). El dominio musulmán de la Península no parece haber tenido demasiada influencia en el ámbito costero gallego. Sin embargo esta catástrofe sí va a tener una profunda huella en el ámbito atlántico, pues al cerrar el acceso al mar Mediterráneo, el tráfico marítimo atlántico decaerá de manera inmediata (Sánchez Pardo 2012). Todo indica que esta circunstancia la podemos trasladar al ámbito costero como ocurre en los yacimientos arqueológicos de Bares o Adro Vello. A partir de este momento, Alfonso I (739-757), fundador del Reino Astur (Martínez Díaz 2004, vol1 99), establecerá un nuevo poder político en la franja costera gallega.

Tras el restablecimiento durante la Baja Edad Media de las relaciones comerciales atlánticas, aparecerán en el Atlántico fenómenos de naturaleza pirática. Estos ataques, pese a cometerse básicamente contra la navegación no desdeñaban, si la ocasión lo permitía, atacar establecimientos y villas costeras, así por ejemplo la toma y destrucción de Poole en Inglaterra por el capitán castellano Pero Niño en 1405 en venganza por la andanzas del pirata local Harry Paye en las costas españolas que tuvieron como consecuencia la quema de Finisterre y Gijón.

### 5.2.1.-Incursiones y ataques

La caída del poder romano en el Atlántico que parece evidente a partir de mediados del siglo V abrirá un período de inseguridad más o menos general en el Atlántico occidental que no se cerrará en Europa hasta el fin de las guerras napoleónicas.

A partir del año 844 Galicia se verá amenazada de forma casi constante por la ausencia de un poder fuerte en el Atlántico que impida que merodeadores nortños y musulmanes desde el sur depreden la costa. A través de la historiografía se ha venido apuntando que la principal amenaza que han sufrido las costas del norte peninsular durante la Alta Edad Media provenía de las incursiones vikingas y normandas, así la mayor parte de las estructuras defensivas medievales existentes se atribuyen a la lucha contra estos merodeadores. Sin embargo no debemos olvidar que los musulmanes desde el sur también presionaban sobre los asentamientos cristianos en el Atlántico, la inseguridad en estas costas provocó la construcción de numerosas posiciones defensivas, además de la reconstrucción de otras preexistentes.

#### 5.2.1.1.-Incursiones normandas

Los vikingos<sup>110</sup> fueron unos navegantes escandinavos que desde mediados del siglo VII, hasta mediados del siglo XI, ejecutaron campañas de devastación y saqueo en Europa Occidental, empleando el dominio del mar para desplazarse y retirarse en seguridad. Su influencia fue tal en la Europa occidental que se ha llegado a denominar

<sup>109</sup> También la sede mindoniense deberá situarse en el año 1112 hacia el interior, lejos de la costa, en la actual sede de este obispado situado en Mondoñedo.

<sup>110</sup> Aunque este término en sus orígenes no tuvo un sentido étnico, si no que se refería a los que participaban en expediciones comerciales y/o de expolio, hoy está plenamente aceptado.

<<período vikingo>> al lapso de tiempo entre los años 800-1050. (J. C. Sánchez Pardo 2010).

La crónica de Alfonso III nos narra así el primer contacto con los normandos en una expedición <<vikings>> en el año 844:

Per idem tempus Nordomanorum gens antea nobis incognita, gens pagana et nimis crudelissima, nabali exercitu nostris peruenerunt in partibus. Renimirus iam factus rex ad eorum aduentum magnum congregauit exercitum et in locum cui nomen est Farum Brecantium eis intulit uellum; ibique multa agmina eorum interfecit et nabibus igni consumpsit (Gil Fernández 1985).

La propia naturaleza de las incursiones vikingas y la resistencia a la que se vieron sometidos en sus desembarcos en la península ibérica hizo que su influencia posterior fuera limitada, resultado su presencia <<esporádica y temporal>> (J. C. Sánchez Pardo 2010). Aunque en Hispania, lo mismo que en las otras tierras norteañas, donde sí lo consiguieron, parece que su objetivo último era radicarse. La resistencia a su presencia en la vieja Hispania, fue la más dura que experimentaron estos merodeadores marítimos en toda la Europa cristiana. En general no se toleró su presencia, ni tan siquiera como mercenarios. Toda esta resistencia no sirvió para evitar que Galicia fuera la más afectada por su presencia de todas las costas peninsulares (J. C. Sánchez Pardo 2010). Dos aspectos destacan en las incursiones vikingas en la península ibérica. En primer lugar una primera oleada de piratas que avanzan hacia el sur en busca de fáciles botines en poblaciones y asentamientos desprevenidos por la ausencia de estructuras defensivas. La segunda de las características es la férrea resistencia que se les ofrecerá en la Península, en contraste con las experiencias del norte de Europa. La existencia de poderes políticos fuertes y además avezados en la guerra por los continuos y duros enfrentamientos que se producen en la vieja Hispania, principalmente - aunque no de forma exclusiva - entre cristianos y musulmanes, supondrán que los intentos normandos acabarán siendo siempre rechazados, aunque bien es verdad que en ocasiones tras años de permanencia y con fuertes pérdidas.

Es por ello que es imposible obviar los daños ocasionados en las costas e interior de Galicia, que resultó la zona más afectada por estas incursiones en toda la Península (J. C. Sánchez Pardo 2010). Asistimos con estos ataques por primera vez al determinismo geográfico que conlleva el Finisterre occidental atlántico. Galicia a partir de este momento será sujeto paciente en cada conflicto europeo que conlleve una actividad naval. Estos ataques costeros vikingos seguirán una constante en los desembarcos: la búsqueda de puntos escasamente defendidos donde poder concentrar fuerzas superiores a las defensas. La superioridad naval y la elección del lugar del desembarco facilitaban un ataque y una retirada rápidos en caso de que las defensas acumularan fuerzas suficientes para poner en riesgo a los atacantes.

#### 5.2.1.1.1-844

La primera de las incursiones vikingas - de Iormanni, Iordomani, Ieodemanni, etc. como figura este pueblo en los autores cristianos (Arias Jordán s.f.) - en Galicia se produce en el año 844. En esa fecha una Armada llega a las proximidades de Gijón arrastrada por una tormenta tras atacar el estuario del Garona. Aquí saquearon numerosos asentamientos alrededor de la ciudad hasta que reembarcaron con destino a Faro. En este lugar, solar de la antigua Brigantium, fueron forzados a combatir con

el rey asturiano Ramiro I que según las crónicas los derrotó quemándoles varias decenas de naves.<sup>111</sup>

Esta primera incursión tiene características de exploración, si bien parece que anteriormente en el año 838, embarcaciones de este origen realizaron incursiones en el norte de España. Las naves siguieron un curso paralelo a la costa, desde Aquitania, y si no desembarcan en Vascona es por un temporal que debieron de haber corrido sin posibilidad de detenerse.

Una de las escasas referencias a la ciudad recogidas durante la alta edad media da cuenta de un hecho histórico que tiene que ver directamente con la existencia de un lugar adecuado para apoyar al tráfico marítimo.

A primeros de agosto del año 844 arribó a la isla conocida como Far en las sagas del norte de Europa o como Faro Bregancio que era su nombre entre los cristianos una fuerte flota de piratas vikingos. Estas embarcaciones procedían de Gijón de donde habían sido rechazados sus tripulantes con fuertes pérdidas. Los ataques a bordo de largas y ligeras embarcaciones se venían realizando desde finales del siglo VIII en el norte de Europa a donde estaban restringidos por el efectivo control que sobre las costas realizaba el Imperio Carolingio. Será la desmembración de dicho Imperio la que abra las puertas a las incursiones en toda Europa tanto del norte como del sur que se han de generalizar entre los siglos IX y XI. La ausencia de un poder político que dominara el Atlántico fue aprovechada por estas fuerzas emergentes para comenzar su acoso a toda la Europa occidental e incluso al Mundo Mediterráneo. La falta de un poder unificado, sumado a los diferentes intereses de cada una de las unidades en que se había disgregado el imperio y unido además a las luchas intestinas que lo desgarraban, les pusieron las cosas muy fáciles a los vikingos que se acostumbraron a fáciles victorias y destrucciones impunes cuando no favorecidas por las propias fuerzas en pugna.

Procedían de Irlanda, donde Thorgest, un simple pirata normando, había fundado un reino que comprendía el norte y centro de la isla además de las islas Hébridas, Orcadas y Shetland y parte del oeste de Escocia. La armada invasora, cruzó el Golfo de Vizcaya, desembarcando en las proximidades de Gijón, donde los preparativos hechos para defensa de amurallada ciudad los disuadieron de intentar su toma. Ante la disposición para la lucha de las tropas asturianas y las escasas posibilidades de victoria los piratas levantaron el campo en busca de objetivos más asequibles hacia el oeste saqueando Ribadeo y de allí a Faro Brigantio, como se conocía a La Coruña entre los cristianos de la época.

La primitiva bahía de La Coruña ofrecía un buen fondeadero y defensa por el estrecho istmo que separaba a la península de Faro del continente. Desde esta base se dedicaron a saquear las comarcas de las Mariñas y Bergantiños incendiando entre otras la iglesia de Santa Eulalia de Curtis, matando o haciendo cautivos a todos los monjes que en ella se hallaban. Los habitantes de esta última comarca huyeron a Lugo en busca de apoyo y refugio pues la invasión los había tomado totalmente por sorpresa. El contraataque cristiano se desarrolló en dos fases; la primera a cargo de los nobles y hombres libres gallegos consistió en contener y hostigar a los normandos para dar tiempo al rey asturiano Ramiro I a llegar a Galicia con refuerzos del resto del reino.

Tan pronto los invasores tuvieron noticia de la llegada del ejército real se retiraron a la bahía de La Coruña al abrigo de su armada. Tras unirse las fuerzas gallegas y las reales se dirigieron a este último lugar entablándose combate. La lucha fue larga e

<sup>111</sup> 60 según algunos autores.

indecisa durante bastante tiempo cediendo al fin los normandos dejando a las tropas cristianas dueñas del campo. La salvación para los piratas estaba en sus naves hacia las que se retiraron, aunque no pudieron salvarlas todas. Perdieron varias decenas de embarcaciones incendiadas por las tropas victoriosas y aún debieron dejar sobre la playa gran parte del botín capturado en la comarca y en las otras zonas saqueadas que fue repartido entre el ejército victorioso.

En contra de lo que los datos anteriores podrían indicar, la Armada se dirigió a la desembocadura del Tago y desde aquí al sur hasta ascender por el Guadalquivir. Que una Armada de 53 naves, tras su supuesta derrota, se plantara pocos días después ante Lisboa y la saqueara durante trece días y, tras reembarcar, partiera con ánimo de depredar la zona de Sevilla, puede levantar dudas acerca de los episodios ocurridos en Faro y en la supuesta derrota infligida a estos piratas. Sevilla resultó asimismo saqueada lo mismo que las medinas próximas que hoy conocemos como Coria del Río, Rota, Chipiona, Sidonia Sanlúcar y Cádiz. Únicamente Aznalfarache pudo resistir el empuje aguantando varios asaltos.

Finalmente las tropas musulmanas al mando del general Mamad ben Rustum pudo derrotar a estos madjus, mayus o machus<sup>112</sup> tal y como los musulmanes denominaban a estos piratas del norte, los cuales tras perder muchos hombres y embarcaciones pudieron continuar sus depredaciones, tras cobrar un rescate con el que los musulmanes consideraron consolidar una victoria en absoluto decisiva.

#### 5.2.1.1.2.-858 - 861

En julio de 858 un nuevo asalto vikingo sobre las costas del norte de España tiene como primer éxito la captura y cobro del posterior rescate<sup>113</sup> del rey García Íñiguez de Navarra. Esta nueva ofensiva durará tres años, hasta 861. Tras la consabida recalada en Galicia, tuvieron de nuevo que hacer frente a la oposición de las tropas nobiliarias, al mando de un conde de nombre Pedro, de nuevo en las intermediaciones de Faro. La creciente inseguridad en el Atlántico tuvo como consecuencia el convencimiento de que sólo el dominio del mar podría proporcionar estabilidad. Los gobernantes musulmanes reforzarán su Armada en defensa de estos merodeadores procedentes del norte. Los nuevos buques se construyeron a la manera vikinga, es decir de escaso calado con una amplia relación manga - eslora, ligeros y muy maniobreros tanto a vela como a remo.

Merced a estas nuevas fuerzas los musulmanes pronto capturaron dos buques normandos a la altura del cabo de San Vicente, en lo que parece la primera victoria marítima frente a estos merodeadores, al menos en la península ibérica. El conocimiento obtenido les va a permitir construir una fuerza naval decisiva. En 862, la Armada de Mohamed I de Córdoba sorprende a la de Björn Costado de Hierro, que había saqueado Algeciras, Baleares y el norte de Marruecos, de la que sólo 20 buques supervivientes, aunque muy maltratados, consiguieron regresar.

Los poderes cristianos, por el contrario, dedicarán sus esfuerzos defensivos al control costero, estableciendo una serie de recursos que defiendan sus puertos, y a través de éstos los asentamientos del interior. Las medidas defensivas se basan en un retraimiento de las poblaciones y enclaves costeros más expuestos hacia el interior, en puntos con mejores posibilidades de defensa. Es el caso del traslado de la sede episcopal de Iria Flavia al actual Santiago de Compostela. Otras poblaciones también

<sup>112</sup> Paganos, magos o adoradores del fuego.

<sup>113</sup> 70.000 monedas de oro.



se retirarán a lo más interior de las rías; como Brigantium / Faro hacia el Burgo en el interior de la ría de La Coruña.

Las nuevas poblaciones, situadas en el fondo de las rías, agruparán a las poblaciones dispersas más expuestas situadas en su exterior. Veremos desarrollarse a Pontevedra sobre el antiguo asentamiento romano, con una fuerte impronta marítima que difícilmente se justifica por su asentamiento. Pontedeume, Betanzos, Santa Marta de Ortigueira, Ponteceso, Noya... son ejemplos de una concentración de la población en lugares poco expuestos y defendidos por profundas rías en las que además cuentan con las mareas, empleadas como un elemento defensivo más.

Nada de esto sin embargo evitó de manera definitiva las depredaciones que seguirán ocurriendo a lo largo de todo el siglo X y a las que se sumarán con entusiasmo las fuerzas islámicas con su flamante poder naval.

#### 5.2.1.1.3.-966 - 971

En el año 966 una Armada vikinga sufrió un desastre frente a San Martín de Mondoñedo. En el año 968 será contenida una nueva incursión normanda que irrumpirá en Galicia, aunque en este caso las zonas en torno a Iria Flavia tuvieron que soportar tres años de rapiña (Martínez Díaz 2004, vol. 1 439). Los nobles gallegos que finalmente derrotaron a los invasores estaban dirigidos por el obispo de Mondoñedo San Rosendo. La Crónica de Sampiro<sup>114</sup> lo narra de esta manera:

El año segundo de su reinado (se refiere a Alfonso III, es decir, al año 968) invadieron las ciudades de Galicia cien naves normandas con su rey de nombre Gunderedo, ocasionando muchas destrucciones en torno a Santiago de Compostela y dando muerte por la espada al obispo de aquella sede llamado Sisnando; saquearon toda Galicia llegando hasta los montes de Cebrero. Al tercer año cuando trataban de regresar a su tierra, Dios que ve las cosas ocultas, descargó sobre ellos la venganza: así como ellos habían reducido a la esclavitud al pueblo cristiano y dado muerte por la espada a muchos, del mismo modo antes de que lograsen salir de las fronteras de Galicia tuvieron que sufrir muchos males.

Pues el conde Guillermo Sánchez en nombre de Dios y del Apóstol Santiago, cuya tierra habían devastado, salió con un gran ejército a su encuentro y comenzó a batallar contra los normandos. Dios le dio la vitoria dando muerte por la espada a su rey con toda su gente, y ayudado por la divina clemencia puso fuego a todas las naves.

El objetivo de esta expedición era el saqueo de Jakobsland. Se trata pues de una expedición directa y no como un paso o escala en una expedición depredadora de mayor alcance. Esta expedición nos indica que la riqueza acumulada en este momento en Santiago de Compostela y en Galicia en general era suficiente como para ofrecer rentabilidad económica a una expedición de rapiña de esta entidad.

En los años 966, 971 y quizás en 972, las fuerzas vikingas debieron enfrentarse a la creciente potencia naval musulmana que les hizo frente ante Alcacer do Sal, frente a las costas portuguesas y por último, y sólo posiblemente, en el estuario del Tajo.

Otros ataques se produjeron en los años 979, al parecer, contra Santiago. En 1014 contra Tuy, <<esto llevó al obispo Naustio a retirarse de Tuy a Labruxe y adjudicar el obispado de Tuy al de Santiago durante 60 años>> (J. C. Sánchez Pardo 2010).

<sup>114</sup> Redactado a inicios del siglo XI.

### 5.2.1.2.-Musulmanes en el Océano

Los merodeadores vikingos sacaron de su marasmo marítimo en el Atlántico a los musulmanes. La defensa de éstos consistió en asegurarse el dominio del mar por medio de una Armada que pudiera ofender a las fuerzas de los nortños. Pero esta fuerza podía entretenerse en otras campañas y pronto comenzó el acoso a los reinos cristianos del norte de la Península.

Conocemos la incursión islámica de 899, por la catástrofe que supuso. Esta Armada estaba al mando de Walid Ben Abdelhamid Ben Ganim y se dirigía por orden de Muhamad I a hostigar las costas del norte de la Península. Sorprendida 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 por galeras pontevedresas que apresaron varias de las naves supervivientes (E. Carré Aldao 1936). Así lo relata José Antonio Conde en su obra (Conde 1820):

[...] y salió la armada con buen viento, y llegó con próspera navegación á las costas del Guf (sic) de España, y estando para desembarcar en aquellas bocas de Nahar Miño sobrevino recia tempestad 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, y de éstos fue el caudillo Abdelhamid Ben Ganim.

Más abajo en el mismo texto se dice lo siguiente al tratar de la desdicha que se abatió sobre el reino al conocer la magnitud de la catástrofe:

Otros decían que en el servicio de Dios no conviene buscar atajos ni escusar fatigas, y que por eso aquella expedición por mar no había querido Dios que fuese venturosa.

Esta última frase deja bien a las claras la mentalidad aplicada en esta expedición y la escasa visión estratégica de las ventajas de la guerra naval.

### 5.2.2-La ruta Atlántica de Santiago

La comunicación por vía marítima ha sido la más rápida segura y cómoda vía de comunicación hasta nuestros días por lo que no es de extrañar que el Océano ocupe un papel singular en la historia de las peregrinaciones para visitar el supuesto sepulcro del Apóstol en Galicia. Como si de una reafirmación de la importancia que para el ciclo compostelano tiene el mar, el primer capítulo de esta historia tiene su origen en la traslatio del cuerpo del Apóstol desde Palestina. Su llegada por mar a Padrón tras surcar la ría de Arosa pone el mar por primera vez en el centro del relato compostelano y es una demostración de la importancia del mar en todo el ciclo Jacobeo.

Galicia, situada en el Finisterre peninsular, se encuentra inmersa en una de las más importantes rutas de navegación a nivel mundial. La comunicación comercial y humana entre el norte de Europa y la práctica totalidad del resto del mundo discurre frente a nuestras aguas.

La posibilidad de realizar una peregrinación marítima que a lo sumo consumía varias semanas era una opción muy atractiva para los peregrinos de la época. La costa gallega se encuentra a menos de 5 días de navegación de los puertos de los Finisterres gemelos de Bretaña y Cornualles. La misma ruta desarrollada por vías terrestres ocuparía de 5 a 6 meses de camino. Las rutas marítimas principales de

peregrinación eran las siguientes: desde las Islas Británicas; Desde Francia, los países escandinavos Suecia, Dinamarca y Noruega... hasta la lejana Finlandia; desde el Mediterráneo, e incluso una parte marítima del camino portugués

La situación de Galicia adentrándose en el Atlántico propició además la escala de naves que navegaban entre el norte de Europa y el Mediterráneo. Sus tripulaciones a menudo se detenían en Santiago para cumplir con la peregrinación. Ejemplo son las expediciones de cruzados a Tierra Santa que en varias ocasiones aprovecharon para desplazarse a Santiago y encomendarse al Apóstol antes de proseguir su ruta. Entre ellas destaca la que llegó al puerto coruñés en 1217, compuesta por 350 navíos de cruzados alemanes, ingleses, frisonos, noruegos y flamencos.

Frente al azaroso viaje por vía terrestre la navegación a Galicia ofrecía todas las comodidades que el peregrino pudiera costearse, siendo en todo caso más económica que el trayecto caminero. En caso de una navegación afortunada, en modo alguno excepcional en el verano, el peregrino únicamente debiera afrontar sus miedos a un medio no habitual para él. De ahí la mayoría de los relatos en los que se mezcla el miedo a lo desconocido del peregrino, con la evidencia de que está navegando en buques tripulados por hombres que realizan el trayecto de forma rutinaria.

La ruta marítima experimentó un importante auge durante la Edad Media, transportando a un tropel de personas deseosas de cumplir con un precepto que prometía un tránsito placentero a la otra vida. Los pasajeros tenían derecho a bordo a preparar sus alojamientos que en el caso de los más pudientes podían incluir espacios delimitados además de su propia alimentación y abastecimiento.

No es extraño por tanto que muchos, sino la mayoría, de los peregrinos de estas regiones en la Edad Media prefirieran el más rápido y cómodo viaje por mar que la larga, fatigosa y a menudo mucho más peligrosa ruta terrestre. Esto es más evidente en momentos de guerra cuando el tránsito por escenarios bélicos multiplicaba los peligros inherentes a las condiciones climáticas o la actuación de bandidos y asaltantes. La arribada a los puertos españoles se intensificará a partir de la Guerra de los Cien Años (1339), que había dificultado o cerrado las rutas y puertos franceses a los peregrinos ingleses o hanseáticos, ribereños éstos de los mares del Norte y Báltico.

Desde los puertos del Báltico y el Atlántico norte llegaron infinidad de escandinavos, holandeses, belgas, franceses y sobre todo, en una asombrosa cantidad, irlandeses e ingleses. Multitud de peregrinos eligieron esta vía de comunicación, más rápida y económica que los largos caminos de tierra, para llegar a Santiago.

Ribadeo, La Coruña, Ferrol, Finisterre, Muros y Noya verán recalar las naves que transportan a estos peregrinos antes de alcanzar la tumba del Apóstol. Parece que la única limitación es la de poder encontrar mercado para las mercancías transportadas además de las condiciones climatológicas adecuadas para alcanzar uno u otro.

El puerto coruñés, por cercanía y facilidad de acceso a las rutas marítimas, además de ser uno de los más desenvueltos en el comercio internacional en Galicia, era el principal puerto de acceso. La erección de una iglesia bajo la advocación del apóstol Santiago y otra dedicada a San Jorge, de gran importancia para los peregrinos procedentes de Inglaterra no debe ser ajena a la importancia que el tránsito jacobeo tuvo para este puerto. En el Año Santo de 1434, desembarcaron casi 3.000 peregrinos ingleses

Los barcos surtos en el puerto coruñés -ciudad de realengo - tenían, la garantía de la protección real, lo que fomentó el desarrollo de las antiguas relaciones comerciales con el Atlántico norte, existentes desde antes de la presencia de Roma.

Esta ruta marítima, el verdadero camino inglés, aunque barata y rápida debía afrontar los peligros inherentes a la navegación, sobreestimados casi siempre, y al riesgo derivado de períodos bélicos como fue la actuación de piratas.

Esta situación atlántica propició además la escala de barcos que navegaban entre el norte de Europa y el Mediterráneo, como las expediciones de cruzados que en varias ocasiones arribaron a La Coruña, desde donde aprovechaban para desplazarse a Santiago y encomendarse al Apóstol antes de proseguir su ruta. Entre ellas destaca la que llegó al puerto coruñés en 1217, compuesta por 350 navíos de cruzados alemanes, frisonos, noruegos y flamencos. Además, la garantía de la protección real a los barcos fomentó el desarrollo de las antiguas relaciones comerciales con el Atlántico norte, y en definitiva con Europa, que no habían desaparecido nunca.

No es extraño por tanto que muchos, sino la mayoría, de los peregrinos de estas regiones en la Edad Media prefirieran el más rápido y cómodo viaje por mar que la larga, fatigosa y a menudo peligrosa ruta terrestre. Esto es más evidente en momentos de guerra cuando el tránsito por escenarios bélicos multiplicaba los peligros inherentes a las condiciones climáticas, epidemias o la actuación de bandidos y asaltantes y hasta de fauna hostil.

Los buques autorizados para el transporte de peregrinos desde Inglaterra provenían de numerosos puertos, desde Newcastle a Hull en el mar del Norte a Gales, aunque más de la mitad preferían viajar desde los puertos del sudoeste: Bristol, Somerset, Devon y los puertos de la península de Cornualles, siendo Plymouth el puerto principal en el oeste de Inglaterra designado por el gobierno para el tráfico de viajeros (Childs 1996).

Estos buques podían tener cabinas a popa para el capitán, los oficiales y los pasajeros más importantes. En 1456 William Wey registra la presencia de 80 buques en La Coruña envueltos en el traslado de peregrinos, de éstos únicamente cuatro carecen de castillos para su defensa (Childs 1996).

Noruegos como el rey Sirgud Jorsalafar en 1108 o San Reginaldo III en el año 1151 viajaron a Galicia, como apunta el profesor Vicente Almazán en Dinamarca Jacobea, Historia, Arte y Literatura. Almazán también cita la magna expedición de 1217, donde participaron daneses, noruegos, renanos y frisonos, y recoge las palabras del cronista:

Teniendo el viento a nuestro favor llegamos el viernes siguiente a La Coruña... habiendo anclado nuestros navíos salimos al día siguiente hacia Compostela y después de haber ido a adorar a Dios y al Santo Apóstol regresamos a La Coruña donde tuvimos que esperar nueve días a que se calmaran los vientos que nos eran contrarios.

Los ingleses utilizaron sobre todo los puertos de Dartmouth, Plymouth, Bristol, Southampton, Londres y Newcastle para embarcar hacia Galicia. Los irlandeses hicieron lo propio desde Galway, Kinsale y Dublín, según recogen Feliciano Novoa y Pilar Ramos en Los caminos de la mar a Santiago de Compostela.

Ya hemos visto en de Viis maris et de cognitione terrarum et de periculis diversis in eisdem, datado en torno a 1191-93 y atribuido a Roger de Howden, cómo Far, la



antigua Brigantium romana, se cita como único puerto gallego desde el cual se incorpora la distancia hasta Santiago de Compostela.

Desde el puerto cornuallés de Penzance, embarcaban en los buques con licencia los peregrinos procedentes, además de Inglaterra, de Irlanda y Gales. Se tienen noticias documentales de este tipo de viajes desde el siglo XI, como el realizado por una expedición danesa iniciada en Dinamarca desde las costas inglesas hasta La Coruña. En la expedición viajaban algunos Cruzados, que hicieron escala en Santiago para visitar el sepulcro del Apóstol antes de llegar a Jerusalén. La organización y consolidación del Camino inglés estaba en pleno auge ya desde mediados del Siglo XII, siendo los puertos de La Coruña y Ferrol los que recibían la mayor parte de la visita periódica de aquella gran flota de navíos peregrinos. Se documenta como a mediados del Siglo XII, partía del puerto de Dartmouth una escuadra con más de 200 naves, al mando del conde de Flandes. En el siglo XV esta es la ruta más popular de peregrinación inglesa a Santiago, con picos de más de tres mil peregrinos anuales en los años santos. (Childs 1996). Existen registros de viajeros que hicieron el viaje redondo en apenas 16 días desde su partida de puertos ingleses (Plymouth, Bristol,...).

En el Año Santo de 1434, desembarcaron casi 3.000 peregrinos ingleses en la antigua Brigantium, que se convirtió en el puerto más usado de las peregrinaciones de la época. Favorecido una vez más por la situación en la ruta atlántica y en la facilidad de acceso a este puerto desde el norte de Europa. Entre los ilustres personajes que utilizaron esta ruta se encuentra San Amaro, que peregrinó a Santiago en el Siglo XIII y al duque de Aquitania, que murió en el curso de su peregrinación y pasó a la tradición popular gallega con el nombre de <<Don Gaiferos>>.



Cerámica, una espada y dos concreciones que pudieran contener armas de fuego en el pecio de punta Restelos. Fot: MSC

En 1456 William Wey recoge la presencia en el puerto de La Coruña de 32 embarcaciones con peregrinos ingleses (Childs 1996). Esta asiduidad parece indicar una ruta consolidada de transporte de peregrinos, que podía resultar incluso más rentable que el transporte de mercancías (Childs 1996). Las naves procedentes de los países del litoral oeste continental europeo desembarcaban su cargamento de peregrinos en los distintos puertos de la Aquitania francesa y del litoral cantábrico español, intensificándose la arribada a los puertos españoles a partir de la Guerra de los Cien Años (1339), que había dificultado o cerrado las rutas y puertos franceses a los peregrinos ingleses o hanseáticos, ribereños éstos de los mares del Norte y Báltico. En Asturias, el puerto más importante era el de Avilés, en él finalizaban sus singladuras muchas de las naves con su mercancía humana de peregrinos que continuaban su viaje a Santiago por la ruta costera o por la del interior.

En la peregrinación medieval a la supuesta tumba de Santiago en Compostela, Noya tuvo cierta importancia por ser, junto a Padrón - Pontecesures, el puerto más cercano al sepulcro del Apóstol, aunque sin llegar a alcanzar la importancia de Faro. Un factor determinante era la necesidad de cruzar el cabo de Finisterre en buques que hacían su traslado desde el norte de Europa. Para estos era mucho más económico detenerse en La Coruña que remontar el en ocasiones azaroso Finisterre.

Galicia fue testigo en el año 1124 del embrión de lo que sería casi 600 años después la Armada Española. El arzobispo Gelmírez, comprendiendo que sólo el dominio del mar traería tranquilidad a las costas del reino, hizo construir en Pontecesures, Ulla, una armada permanente que estableció, por primera vez desde la desaparición del Imperio, un dominio del mar en esta costa. Estas naves, de aparente tradición mediterránea, 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. Se pondrá entonces el germen para el dominio del Reino de Castilla en el Atlántico. Desde entonces, con la retirada de la amenaza musulmana y la reapertura del acceso cristiano al Mediterráneo, Alfonso X, en el año 1268, durante las Cortes de Jerez, otorgará privilegios a los puertos de Ribadeo, Vivero, Ortigueira, Cedeira, Ferrol, Betanzos, La Coruña, Baiona y La Guardia, para comerciar con el extranjero, privilegios que fueron confirmados y mantenidos hasta 1480 (Ferreira Priegue 1988), lo que favorecerá el comercio y las exportaciones del reino.

## 6. -AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Santo Cristo de Fisterra  
Santo da barba dourada  
Axúdame a remontar  
A laxe de Touriñana.  
Popular.

La navegación medieval recibirá uno de los descubrimientos más determinantes en la Historia marítima a partir del siglo doce con la aparición de la aguja de marear en Europa. Este avance será uno de los más destacados de la Historia de la navegación, hasta el punto de marcar su plena vigencia todavía en nuestros días. Además de hacer más segura la navegación costera, facilitó un medio seguro de orientación en mar abierto, lejos de la referencia visual de la costa y en momentos de escasa visibilidad tanto diurna como nocturna.

122

La navegación se sustenta sobre un conocimiento del medio que los marinos han venido atesorando y transmitiendo durante generaciones. El conocimiento de las aguas, climatología, corrientes, vientos y la influencia de la luna sobre el mar, debió ser excepcional en la época, cuando eran los únicos recursos a la hora de planificar y tomar decisiones durante la navegación. Las largas navegaciones debían favorecer una profunda observación de todos los fenómenos que se desarrollaban continuamente alrededor de unos marinos que sentaron las bases de la navegación científica, que no nacerá hasta generaciones después, pero cuyas bases se instalan en este momento y precisamente por navegantes y marinos españoles y portugueses.

Cuando Pedro de Ivella, comandante de la Escuadra Ilírica, cerca de alcanzar la ciudad de Lisboa, según las órdenes recibidas de incorporarse con su flamante escuadra a esa ciudad, se encontraba detenido al sur de cabo San Vicente, incapaz de remontarlo a causa del fuerte viento del norte,<sup>115</sup> escribe al rey dando cuenta de su profundo conocimiento del mar y de los fenómenos que le afectan.

[...] cuyo camino uoy siguiendo, peleando con dos suertes de olas muertas, las unas del norte y las otras del leuante, con poco de uiento que es lo que nos da fastidio, aunque tengo confiança que esta conjunçion de la luna que haçe pasado mañana resolverá otro tiempo, que hastos nortes han ventado de ueynte días a esta parte.<sup>116</sup>

### 6.1. Ayudas a la navegación: puertos

La navegación ha condicionado de forma trascendental el uso del territorio costero gallego. La necesidad de enfrentar las amenazas que por esta vía procedían, junto al apoyo a la navegación propia, han creado una suerte de paisaje que hoy en día estamos en condiciones de rastrear. Las circunstancias bélicas, o mejor dicho, de seguridad en el Atlántico oriental han condicionado el poblamiento humano y la utilización del territorio. El tráfico marítimo que discurre frente a este promontorio y la seguridad del continente afectado por aquel va a condicionar el asentamiento y poblamiento costero.

Se producirá un movimiento pendular de los asentamientos humanos que se verán trasladados a partir de la Baja Romanidad, con toda seguridad a partir de mediados del siglo V, desde el ámbito más abierto al océano, hacia el fondo más intrincado de

<sup>115</sup> Tras haber experimentado en ese mismo lugar la fuerza del viento en un barco de vela, entendemos perfectamente la imposibilidad de remontarlo en buques que difícilmente ceñían al viento más que unos pocos grados hacia proa del través.

<sup>116</sup> AGS, GA, Leg. 431-14. Carta de Pedro de Ibella a Felipe II. Cabo de San Vicente, 2 septiembre de 1595.

las rías, para una vez superada la inseguridad altomedieval, regresar atraídos por las posibilidades económicas, ofrecidas por la extracción de recursos y el comercio a larga distancia, a la costa más externa.

Sea cual sea el entorno elegido, tanto en el fondo de las rías, como en su exterior, los asentamientos se verán afectados por la inseguridad procedente del Océano. Las poblaciones se rodean de cercas y muros defensivos, se erigen castillos y fortalezas que las amparen y que verán condicionada su construcción en función de los sucesivos avances bélicos. En la costa de cara a la ruta marítima y en las rías vigilando sus aproches se establecerá con el tiempo una densa red de vigías que ofrecerán profundidad a las defensas. Sólo el desarrollo de poderes estatales cada vez más fuertes hará posible retomar la vida en las costas aunque con grandes inconvenientes en cuanto a defensa y seguridad.

El recortado litoral gallego, con numerosos y buenos refugios para la navegación, ha favorecido el establecimiento de numerosos puertos seguros al denso tráfico marítimo que discurre por esta vía de comunicación. No todos estos puertos están relacionados con la navegación a larga distancia, aquellos más adecuados son los que se sitúan más al exterior de las rías, los más próximos a la ruta marítima. De todos ellos el que más destaca es el de La Coruña que con una buena orientación permite el acceso con vientos de casi cualquier cuadrante.

Los puertos medievales, situados más al interior de las rías, se irán trasladando al exterior de las mismas para facilitar el acceso a la ruta marítima. Este fenómeno sólo fue posible en el momento en el que mejoró la seguridad en el Atlántico de cara a prevenir - o minimizar - los riesgos procedentes del océano.

Un puerto es una infraestructura muy concreta que sirve de apoyo al tráfico marítimo, cualquiera que sea la naturaleza de este último y en cualquier situación meteorológica. Sin embargo no toda obra capaz de ofrecer este servicio se puede calificar como tal. Un muelle desde el que se realiza un tráfico no se puede definir como puerto sino que puede ser parte integrante del mismo.

Un verdadero puerto precisa, además de ofrecer refugio en cualquier situación meteorológica, de una infraestructura de carga y descarga de mercancías, almacenes, comunicaciones terrestres adecuadas, y una organización administrativa que de soporte a todo este entramado.

El tráfico portuario será el que condicione de manera determinante la localización y las infraestructuras necesarias para un puerto. Así, puertos mercantiles, de pesca, militares o simples puertos de refugio, tendrán características diferentes en cuanto a su situación, infraestructuras, servicios, etc.

En el caso del noroeste de la península ibérica, las limitaciones de la economía regional, las características de sus puertos y la propia organización jurisdiccional del territorio harían que el esfuerzo abastecedor y defensivo hubiera de concentrarse en dos enclaves principales: La Coruña en el norte y Baiona en el sur. En ambos casos la capacidad de sus puertos, su situación y su carácter de villas de realengo serán los factores que les otorguen idoneidad, siendo el puerto coruñés el que mayor actividad militar iba a registrar en este periodo debido a su condición de sede de la Real Audiencia de Galicia y del gobernador y Capitán General (Saavedra Vázquez, 2006).

Las condiciones de los puertos gallegos, tanto por su seguridad como por su situación estratégica los hacía ideales para acoger las Armadas durante el invierno y evitar su dispersión. En estos puertos podían reabastecerse y efectuar las reparaciones



pertinentes de cara a las campañas que se abordaran durante los meses de mayor actividad. Así ocurrió en varias ocasiones durante los inicios del siglo XVII con la Armada del Mar Océano.

En Galicia en el siglo XVI se constata una elevada densidad de población asentada en las villas costeras (Granados Loureda, 2011). Estas poblaciones estaban muy vinculadas al medio marino y en especial desarrollaban una actividad extractiva sobre los riquísimos recursos piscícolas. La vinculación con el comercio marítimo que se efectuaba a lo largo de la importante ruta comercial que discurre frente a la costa gallega, la más importante que haya conocido la humanidad, completa la vinculación económica marítima de las poblaciones costeras.

Las pesquerías gallegas, de la misma manera que en nuestros días, y lo mismo que en época romana tuvieron bien merecida fama. Desde los puertos pesqueros se exportaba principalmente sardina, merluza, congrio y ostras conservadas en escabeche. Existía una cierta especialización entre los diferentes pueblos, así Cambados se especializaba en merluza, Pontevedra en la sardina, sin olvidar a Noya,



Platos procedentes del control del dragado de Bayona. Archeonauta S.L.

cuya calidad en la sardina la hacía ser la más apreciada del reino, Carril en las ostras en escabeche, muy apreciadas en Castilla, la caza de la ballena es otro de los recursos recogidos en estas costas, siendo los puertos de Malpica y Caión los más renombrados, junto con San Ciprián y Burela.

Estas actividades desarrolladas durante milenios han provocado que en los puertos con tradición histórica se conserve un registro material que, en caso de permanecer inalterado, sea fiel reflejo de su devenir y de las relaciones establecidas por vía marítima. El estudio de los objetos materiales acumulados en el fondo de los puertos puede favorecer una visión bastante acertada de sus relaciones comerciales o de cualquier otro tipo. La destrucción de este registro consecuencia de los periódicos dragados a los que se ven sometidas este tipo de infraestructuras, pueden destruir de una vez y para siempre una información que en ocasiones no ha dejado cualquier otro tipo de referencia que el registro material contenido en estos sedimentos, ese registro puede quedar expuesto permitiendo certificar, en base a los restos materiales, determinados procesos.

En un buque, a menudo atestado de tripulantes y pasajeros, se generan basuras y restos de todo tipo, cuya eliminación más cómoda es arrojarlos por la borda. Se va configurando así, a lo largo del tiempo, un registro arqueológico en el fondo del puerto, que es fiel reflejo de las actividades desarrollabas en ese punto. A este tipo de registro no en todas las ocasiones se le ha prestado la atención que merece.

Frente al medio aéreo, la intervención arqueológica en este tipo de yacimientos no implica el estudio de asentamientos o estructuras, si no la recuperación de restos materiales arrojados o perdidos durante los procesos históricos registrados en el punto del estudio. Conviene manifestar que no estamos estudiando asentamientos, imposibles bajo el agua, sino más bien vertederos donde se concentra la huella material de determinados procesos culturales. La génesis de este tipo de depósitos proviene de elementos arrojados desde las naves, o aquellos perdidos desde las mismas. Menos habitual resulta la presencia de pecios,<sup>117</sup> y menos todavía la presencia de infraestructuras portuarias. Cuando tratamos este tipo de yacimientos, en realidad debemos tener presente que no se trata de asentamientos a pesar de estar contenidos en estructuras o parajes con fuerte actividad humana. El depósito generado no es resultado de un proceso deposicional más o menos ordenado, con una distribución racional de los objetos. Más allá de la delimitación del área de fondeo de los buques generadores del registro, los objetos sedimentados se dispondrán en función de la posición del buque en el momento de la inmersión del objeto. La variación del buque fondeado en función del viento o de la corriente, hará imposible delimitar zonas de vertido, menos aún una disposición espacial consciente o intencionada.

Una práctica muy extendida entre los buques era arrojar al puerto el lastre que transportaban antes de embarcar nuevas mercaderías. Esta práctica llegaba a comprometer el futuro de los puertos al contribuir a reducir su calado, tantas eran las naves que se aligeraban de esta manera. Para evitarlo, los concejos habilitaban zonas donde realizar esta práctica, prohibiendo el deslastrado en el ámbito del puerto, para lo cual llegaban a poner guardias en los buques que eran pagados por los propios maestros de los buques fondeados.

En 1545 el concejo de Ribadeo recoge en su libro de actas correspondiente a ese año:

<sup>117</sup> A pesar de ser puntos de concentración de buques, las condiciones de seguridad de los puertos harán menos habituales los naufragios.

porque este puerto no se acabe de perder por el daño que recibe del lastre de arena, de que le vino gran daño y está casi destruido y se destruirá del todo y S.M. Y S.S.<sup>118</sup> no serán servidos, todas las naos é navios é carabelas é pinazas é otros cualesquiera fustes que de aquí adelante vinieren é trujeren arena y la hicieren echar de sus navios, no se les consienta facer ni descargar sino en Penaronda é Santa Gadia ó en el mar ques es fuera de las puntas y que de noche esté una persona de la villa dentro de cada navio, que jure de y dormir y de estar debajo donde está la dicha arena y el Maestre le pague un real por cada noche que así estuviese (Méndez San Julián, 1884, pág. 37).

Esta práctica, juzgada por sus contemporáneos como tan negativa, tiene como consecuencia en nuestros días, la posibilidad de rastrear en los fondos de los puertos históricos la presencia de elementos geológicos del más diverso origen, en función del lugar donde fueron lastrados los buques.

Las actuaciones de salvaguarda del Patrimonio Cultural Subacuático se centran por regla general en los mucho más espectaculares pecios o estructuras portuarias. La simple recolección de objetos aislados -perdidos o arrojados por la borda tiempo atrás - puede favorecer una imagen diacrónica de la evolución de cualquier puerto o fondeadero, a condición de obtener una muestra suficiente de este registro.

No abundan las infraestructuras portuarias en Galicia. Así las líneas de atraque son prácticamente inexistentes en los puertos gallegos premodernos. No creemos que abundaran, salvo en lo relativo a los puentes medievales que se emplearon como verdaderas líneas de atraque desde las que cargar y descargar las naves. En el puerto de Vivero<sup>119</sup> tenemos una prueba de este hecho con la presencia además de un elemento de ayuda para elevar pesos:



Actividades como el marisqueo afectan gravemente al registro arqueológico situado en el fondo de los puertos históricos. Fot: MSC.

<sup>118</sup> Su Majestad y Su Señoría.

<sup>119</sup> Este puente tenía 12 arcos habiendo desaparecido varios como consecuencia de las obras en la carretera que lo cruza.

No paró, en fin, aquella villa hasta hacerse Realenga como lo es. Al Obispo no le ha quedado más recuerdo de su antiguo señorío que un tributo de 18 reales cada año que llaman el Guindaste, y es un palo fijado en la ría hacia el medio del puente, que servía para embarcar y desembarcar con él las mercaderías de las naves, cuyos derechos de portazgo eran de la Dignidad (Flórez, 1764, págs. T XVIII, p. 180).

Los topónimos de Ponte do Porto y Puente de Porto, ambos situados en el fondo de sendas rías, el primero en la de Camariñas - Muxía y el segundo en la de Ribadeo, en dos poblaciones de origen medieval y vinculadas a sendos puentes que también aquí parecen haber sido utilizados como líneas de atraque que facilitasen la carga y descarga de embarcaciones.

Algunos puertos podían ver su actividad favorecida por una decisión de origen estratégico, tal y como ocurrió con el puerto de Muxía, el cual fue adquirido por Carlos I para establecer en él una base de relación con Inglaterra, aunque tal destino no se cumplió (Carré Aldao, 1936, pág. 255).

127

### 6.1.1.-Ribadeo

Situado en la divisoria entre los reinos de Asturias y Galicia, es, junto a Vivero, el puerto más importante del Cantábrico gallego, ya reputado y empleado desde la Edad Media: <<Después en tierras del mencionado rey está el puerto y buen burgo que llaman Ribadure [Ribadeo], y su puerto es bueno y profundo y de buena capacidad, aunque es mejor por el lado izquierdo>> (Howden 1191).

Fundado en 1182, fue trasladado desde el primitivo solar en el lugar denominado



Botija in situ en el puerto de Ribadeo. Fot: MSC.



Vilavella,<sup>120</sup> hacia un llano despejado donde hoy se asienta (Amor Meilán, 1928, pág. 668), quizás por ofrecer mejores condiciones de defensa que el anterior. Pronto entra en el tráfico comercial y desde el mismo se va a exportar principalmente vino del que era productor su hinterland.

La ría que lo acoge se abre entre la punta de la Cruz en Asturias y la isla Pancha en la orilla gallega, tiene 5,5 millas de fondo hasta la villa asturiana de Vegadeo, en la desembocadura del río Eo. Toda ella se encuentra hoy en día casi obstruida por bancos de arena que comienzan a apenas una milla de la embocadura. La costa gallega de la ría presenta alturas, mayores de 20m siendo escarpada. El acceso a esta ría es a través de una barra producida por los aportes del río Eo a pesar de ser considerada ancha, no es del todo segura por los numerosos bajos y bancos de arena que presenta. Ha sido considerada desde siempre ancha, pero peligrosa y difícil por los numerosos bajos y bancos. En su interior desde al menos el siglo XVIII se destacan los numerosos bancos de arena que la ciegan en gran parte en se mismo siglo o describen como ancho (Cornide 1991, 17), cómodo y capaz de recibir embarcaciones de hasta 60 cañones, a no ser por la barra que los limita hasta un máximo de 20. Sin embargo en un derrotero veneciano, datado en torno al año 1400, y que se conserva en la Biblioteca Nazionale de Florencia, no se cita la barra de la ría, quizás porque ésta todavía no se formara, dato éste que se hace extensivo al resto de las fuentes (Ferreira Priegue 1988). Esta misma fuente recomienda fondear frente a la capilla de la Trinidad: <<Cuando estés dentro teniendo centrada la ermita, fondea donde quieras, que todo es buen sitio. Bon porto e grande es su comentario sobre la villa>><sup>121</sup> (Ferreira Priegue 1988).

Martin de Hoyarsabal, en su portulano impreso en 1579, no disiente en absoluto con el veneciano que facilita la profundidad en el punto situado frente a la capilla de San Miguel y nos advierte de los bajos de las Carrallas situados en la orilla oeste de la ría:

Sçaches que fitu veux entrer dans Riuader garde toy de la pointe de l'oeft, & iras à la fabliere tout droict, & traverfe devuers l'oeft en te gardant de la pointe grioffe, & pole à trauers de la pointe de faint Michel à 5. ou 6.braffes, & feras en fauueté (Hoyarsabal 1633, 11).

El puerto de la villa se articula en torno a la ensenada de Porcillán que según Lanza Álvarez procede de <<Puerto San Julián>> (Lanza Álvarez 1933, 23). Lo anterior se confirma en una donación de Pedro Belo y su mujer María Bela a la iglesia de Santa María de Ribadeo y el monasterio de Santa María del Sar ya que entre las condiciones figura <<mantener en la dicha casa un hombre navegante que en su barco lleve y traiga sin carga y sin precio a los yentes y vinientes por el Puerto Julián>>, con lo que tendríamos aquí una nueva advocación a un santo de origen oriental (Lanza Álvarez 1933, 25).

El primer naufragio del que tenemos noticias en esta ría es el de la nao Santa Catalina (Valdés Hansen 2010), propiedad de armadores de San Sebastián. Se la había enviado a Burela, capitaneada por Joanes de Zaldívar, vecino de esa ciudad. El barco embarrancó a principios de octubre de 1544 antes de iniciar a costera de la ballena para la que había trasladado materiales hasta el puerto burelés. Ante la inseguridad

<sup>120</sup> La ensenada de Vilavella está situada a 833 m al SW del muelle de Mirasol, se trata de una ensenada muy abrigada, cuyo topónimo puede remitir a un primer asentamiento de la villa de Ribadeo, más tarde trasladado al alto donde actualmente se ubica. En este punto, hasta época contemporánea, existieron astilleros y en él se refugiaban las embarcaciones menores y de pesca.

<sup>121</sup> Toda esta zona recomendada por el veneciano, se halla literalmente tapizada de restos materiales provenientes de la actividad marítima y portuaria.

que ofrecía aquel puerto, se decidió, como era habitual, situar la nao en otro puerto con mejores condiciones. Se escogió el puerto de Ribadeo, aunque un fuerte vendaval provocó que faltaran las amarras encallando el buque. Entre los efectos no desembarcados se citan <<unas lanzas, unas barricas de sal, harina, bizcocho y sidra>>. Sin embargo, al parecer este buque pudo ser reflotado y vendido a armadores extranjeros (Hansen Com. Pers.).

Son muy frecuentes los hallazgos de objetos de interés patrimonial sumergidos en esta ría, cuyos fondos están tapizados de materiales arqueológicos provenientes del tráfico marítimo desarrollado en este puerto, al menos desde la Edad Media. Este depósito es conocido desde la construcción de las escolleras y explanadas de las dársenas deportiva y pesquera, que provocaron una importante pérdida de sustrato, desvelando el registro arqueológico sedimentado en la zona.

En el año 2006 tuvimos ocasión de visitar este yacimiento de mano de los buceadores del GEAS<sup>122</sup> de la Guardia Civil. Estos oficiales se encontraban ejecutando labores de protección al ex presidente del gobierno Excmo. Sr. Don. Leopoldo Calvo Sotelo, gran aficionado a los deportes náuticos. Esta actividad obligaba a los miembros de su escolta a proceder a efectuar periódicos reconocimientos subacuáticos. En estas inmersiones los buceadores localizaron el riquísimo depósito de materiales arqueológicos citado. Tras una inmersión en la zona, acompañado de un miembro de este grupo,<sup>123</sup> se remitió por el que suscribe un informe a la Dirección Xeral de Patrimonio dando cuenta de la existencia de este yacimiento, donde se hacía una descripción de los elementos visibles y la situación exacta del mismo. Además se hacía constar la existencia de expolio sobre los restos, algunos de los cuales gestionamos su depósito en el Museo Arqueológico de La Coruña.



Puerto de Cillero en Vivero, a principios del siglo XX. Fot: J. Insua. Archivo.

<sup>122</sup> Grupo de Especialistas en Actividades Subacuáticas.

<sup>123</sup> Don Francisco Sánchez Fraga.

### 6.1.2.-Foz

Hoy muy disminuido por la pérdida de calado, fue un puerto bastante empleado durante época medieval. A pesar de ser un puerto de marea <<é porto di maria, pocho fondi>> aparece en casi toda la cartografía y derroteros medievales (Ferreira Priegue 1988, 52). Durante la Edad Moderna destacará por sus astilleros en la construcción naval.

### 6.1.3.-Vivero

De todos los puertos de origen medievales de Galicia, es sin duda el que mejor transitó hacia la Edad Moderna, situado en el fondo de la poco profunda ría de su nombre, era un puerto condicionado por el estado de las mareas, lo cual facilitaba su defensa. La cercanía de varios fondeaderos adecuados para recibir buques de mayor porte en cualquier situación de marea como era el actual puerto de Cillero, la ensenada de Covas o la de Area, sin duda facilitó que Vivero no se viera abocado al decaimiento experimentado por la práctica totalidad de los puertos gallegos con aquel origen cronológico.

Y después, en tierra de ese rey, hay un puerto bueno y profundo y de buena capacidad, cuya entrada está muy distante del puerto, y donde hay una pequeña isla a la izquierda según se entra, y junto a la que hay un fondeadero suficientemente bueno (Howden 1191).

Esta ría, como o todas las gallegas sirvió asimismo como vía de penetración en el continente: <<la ría de Vivero es navegable hasta el puente de Landrove, a unos 3



Puerto de Bares a principios del siglo XX. Fot: Diego Quiroga y Losada. Archivo.

kilómetros de la villa que da nombre a la ría>> (Amor Meilán 1928, 882). José Cornide da una distancia similar en la navegación del río Landrove <<media legua>> (Cornide 1991, 33).



#### 6.1.4.-Bares

Ya hemos visto cómo en este importante enclave de origen romano se sitúan diversos elementos constructivos vinculados al mar, la navegación y el aprovechamiento de sus recursos. Tras su abandono en el siglo VII se erigirá sobre la vieja villa y la necrópolis de inhumación que ocupará su espacio, << una pequeña iglesia absidial >> (Sánchez Pardo 2012) en uso hasta su destrucción definitiva por piratas musulmanes en torno a los siglos XVII-XVIII.

Era un puerto protegido por el ciclópeo espigón que creemos de origen romano, probablemente de mayor longitud que el actual, afectado por siglos de acción mecánica del mar. Esta ría alberga asimismo otros dos puertos en su interior, El Barquero y El Vicedo. El segundo más abierto, mientras que el segundo más a cubierto de su barra y las mareas, no parece haber destacado en época medieval y aún moderna.

Más al interior del puerto de El Barquero, en la actualidad existen varios puntos donde la marea mantiene agua suficiente para permanecer a flote un arco. Este recurso fue utilizado hasta no hace mucho como un refugio por los pescadores durante los temporales de invierno, lo que permitía a sus embarcaciones mantenerse incólumes cualesquiera que fueran las condiciones del mar. Estamos seguros que estos parajes son los que llevaron a afirmar al autor de un derrotero fechado en torno al año 1400 y que cita Elisa Ferreira, como un magnífico refugio para la invernada, cosa que el exterior de la ría no podía en modo alguno garantizar.

Recientes estudios que efectuamos, de supervisión y control de un dragado en el puerto de El Barquero no proporcionaron materiales ni estructuras anteriores a época contemporánea reciente.



Playa de Cariño a finales del siglo XIX con las embarcaciones varadas en la playa y el puerto al fondo. Archivo.



### 6.1.5.-Cabo Ortegal - Ortigueira

El cabo Ortegal era el punto habitual de recalada para los buques que, procedentes del norte cruzaban el golfo de Vizcaya, así relataba Juan Martínez de Recalde su última singladura durante el regreso de la Armada de 1588 a través de Irlanda en el San Juan: <<A los siete amanecemos a vista de tierra, la qual era el cavo de Ortiguera, y a las nueve de la mañana nos bino al norte nordeste bonancible, con que vinimos la buelta del puerto de La Coruña donde entramos a boca de noche>> (Martín y Parker 1988)

Este puerto, situado al fondo de la ría homónima era su puerto principal. Con evidentes dificultades de acceso debidas a su variable barra, era ideal como defensa aunque resultara un inconveniente para el tráfico mercantil. Los inmediatos puertos de Cariño y Espasante, ofrecían apoyo a pescadores, además de refugio hasta poder superar la barra y alcanzar el puerto ortegano.

Este promontorio, el más septentrional de la península Ibérica, junto a la Estaca de Bares, resulta la primera tierra visible al navegante tras cruzar el golfo de Vizcaya desde las inmediaciones del Canal de la Mancha.

Es el accidente más conocido de la costa norte de Galicia y punto de recalada general para los buques que cruzaban el golfo de Vizcaya. En carta de Norris y Drake, dando cuenta de la expedición de 1589 conocida como Contrarmada inglesa, de fecha 7 mayo de 1589 dirigido al Consejo Privado de la reina Isabel se dice: <<...continued a very great gale until the Wednesday at four o'clock in the afternoon, at which time we made first land with the cape Ortegal>> (Wernham 1988).

### 6.1.6.-Cedeira

Situado en aquella pequeña ría, con una entrada difícil debido a la presencia de bajos, era un puerto dotado con aduana (Ferreira Priegue 1988, 53), lo cual lo facultaba para el comercio. El topónimo Cedeira proviene del término latino Caetaria con numerosos paralelos en toda la península Ibérica como Guetaria, Getares en Algeciras, Setúbal... En la Edad Media, este pueblo aparece nombrado como Tierra de Cetaria. Su significado está relacionado con las actividades pesqueras, se refiere tanto a tanques de salazón como aquellos lugares donde se producían capturas de pescados y mamíferos marinos en este caso cetáceos. Esta vinculación con las tareas extractivas pone en relación a esta villa con otros asentamientos de época romana dedicados a la actividad extractiva marítima como pueden ser los asentamientos de Bares con sus factorías de salazones y conservas, Vivero, Espasante, la ría de Ferrol o la propia ciudad de Brigantium - La Coruña.

En la zona que ocupa el castillo de la Concepción - campo do Castro - se ha documentado (Fernández Ochoa y Morillo Cerdán 1994, 72) la presencia de un castro costero al parecer de considerables tamaño muy afectado por la presencia de esa fortificación y la desaparecida de punta Sarridal situada más al norte. En esta última se sitúa el castro del que se ha reconocido parte del foso y de la muralla sin poder constatar hasta la fecha restos de materiales arqueológicos.

Durante la Edad Media fue una próspera villa, con importante presencia nobiliar y amurallada, tal vez desde el siglo XII, por un recinto franqueable por cuatro puertas. Debió de recibir sus fueros alrededor del año 1255, en fechas cercanas a los de Ortigueira.

Dada la importancia de la villa en época medieval, destaca su inclusión en los derroteros medievales estudiados por Ferreira Priegue, así como la existencia de aduana en el puerto según se desprende del ordenamiento de Cortes de Jerez de 1268 (Ferreira Priegue 1988).

El templo de Santa María del Mar, situado en la villa data del siglo XVI.

Todos estos datos dan idea de la importancia del pueblo en época medieval, vinculada sin duda a su relación con el mar.

Según el derrotero de Tofiño <<[...] el puerto sólo es capaz de embarcaciones pequeñas por su corta extensión y poco fondo; no obstante es de buen tenedero, y su entrada es muy facil sin otra atención que dar resguardo á las Costas del Puerto, [...]» (Tofiño de San Miguel 1789, 188). Pese a lo dicho por este primer cartógrafo científico de las costas españolas, destaca la presencia en la entrada de esta ría de varios peligros para la navegación constituidos por una serie de bajos que dificultan el acceso, sobre todo en buques con propulsión a vela (Dirección de Hidrografía, 1860).

La ría de Cedeira posee dos brazos de mar, generados por los ríos de Loira y Esteiro, que en marea alta permiten penetrar en el continente con embarcaciones de mediano calado.

En ella desagua el río de San Félix de Esteiro, que en dirección al SE. Facilita camino para puerto Cabo, y el de Loira ó de los Forcados que se dirige al SO. Y se interna hasta más allá de Pantín. El primero desagua en el extremo oriental de la playa, y el otro en el extremo occidental. Ambos son insignificantes en bajamar, por cuyas bocas no puede entrar un bote; pero en pleamar tienen mucha agua, en términos de penetrar en el de Loira quechemarines de bastante calado: este último tiene mejor



**Plano del puerto de Cedeira, detalle. Pedro Riudavets, 1859.**

barra que el primeo, y en ambos se queda en seco en bajamar. Por el de San Félix llegan a Puerto Cabo los trincados que van á cargar de leña y mineral cobrizo para La Coruña (Dirección de Hidrografía 1860, 42).

Ambos brazos de mar están separados por la punta con el sugestivo nombre de Atalaya, son impracticables en marea baja aunque dejan amplios esteros navegables en marea alta, circunstancia ésta que a nuestro parecer fue aprovechada en época medieval para albergar la población, así como defensa frente a los ataques procedentes del océano.

#### 6.1.7.-Ferrol, base naval antes de Patiño.

Situado en lo que es el mejor puerto natural de todo el noroeste peninsular, presenta el inconveniente de su acceso a través de una ría que sólo permite el paso franco a buques de vela con la marea entrante o vaciante. Las corrientes más fuertes se hallan en torno a los 2,3 nudos. Este brazo de mar permite introducirse hasta 8 millas náuticas en el interior del continente. (Dirección de Hidrografía, 1860, pág. 22). El ayuntamiento de Ferrol es costero, cierra por el norte la cuádruple apertura de las rías de La Coruña, Betanzos Pontedeume, Ferrol, el golfo ártabro de los autores clásicos. Históricamente, toda la ría ha estado densamente poblada.

El puerto de Ferrol destaca por ser una de las bases principales de la Armada Española y como astillero cuya importancia se prolonga hasta nuestros días.

Su buena situación en el ángulo NO. De la Península; su gran capacidad para cualquier número de buques; su cómodo braceaje y buen tenedero, y muy particularmente el grandioso arsenal marítimo que contiene, la convierten en el mejor y más seguro puerto militar de España (Dirección de Hidrografía, 1860, pág. 23).

La ría se introduce en el continente unas 8 millas, y se encuentra con numerosos aunque pequeños cursos de agua que contribuyen a la progresiva colmatación de la ría.



Carta de la ría de Ferrol en la primera mitad del siglo XVIII. Biblioteca Nacional



Los vientos más convenientes para entrar en ella son los del sursudoeste hasta el nornoroeste promediando los buques el canal y ocupándose de dar el debido resguardo a las puntas. Una vez doblada la punta del Vispón se abre una amplia ensenada que facilitaba numerosos puntos de seguro fondeadero. Las fuertes mareas entrantes y vaciantes daban además una ayuda a la hora de ganar o abandonar la ría.

Esta ría necesita una navegación precisa, pues cualquier buque que se dirija a ella con vendaval (viento del sudoeste), si se encuentra sotaventado e incapacitado para aguantar a vela en alta mar o incluso barloventear, deberá abandonar la situación y dirigirse hacia las rías de El Barquero o Vivero, <<únicos puntos que le queda á un buque grande que se vea acosado de temporal del SO>> (Dirección de Hidrografía, 1860, pág. 31). Por ello en esas condiciones de viento se recomienda al venir del oeste, atracar la costa cuanto se pueda <<por las inmediaciones de La Coruña para asegurar la ría de Ferrol>> (Dirección de Hidrografía, 1860).

La primera mención histórica de Ferrol data del siglo XI, anteriormente el puerto predominante de la ría era el de Neda, situado al fondo de la misma, en el límite de la navegación con marea alta. Poco después Ferrol entra en el circuito de las peregrinaciones a Santiago siendo uno de los puertos más importantes de arribada de peregrinos procedentes del norte de Europa, contaba para asistirles con el Hospital de Peregrinos del Espíritu Santo.

La corona se aprovechará tanto de las magníficas condiciones de su puerto, de fácil defensa, como de la situación geoestratégica para instalar en ella, en el año 1726, la capital del Departamento Marítimo del Cantábrico. Veremos como estas magníficas condiciones no habían pasado desapercibidas para los Austrias y su pugna por el dominio del Atlántico.

Ferrol surgió como puerto principal de esta ría a consecuencia del traslado desde el viejo surgidero medieval de Neda, una vez más, como todos los de origen medieval en Galicia, situado en el fondo del brazo de mar. El viejo puerto altomedieval, se situaba a cubierto de los ataques procedentes del océano por la distancia de la ría hasta su embocadura, las corrientes aquí registradas y la acción de la marea que dificultaba el acceso al puerto durante algún tiempo cada día. Además, dado el escaso calado del puerto de Neda, hacía a los buques vulnerables a una acción de represalia desde tierra, al dejarlos inmovilizados, apoyados sobre el fondo la bajada de la marea.

El puerto de Neda, hoy no merece tal denominación, apenas apto para botes, recibió durante la Edad Media un activo comercio y estuvo presente con sus embarcaciones en diferentes acciones militares como las tomas de Algeciras y Tarifa. Obtuvo de Alfonso XI los fueros de Neda consistentes entre otros en ventajas en el tráfico comercial de su puerto.

La población de Ferrol, ya trasladado el puerto desde Neda, estaba amurallada y poseía un castillo para su defensa, como demuestra el asedio al que la sometió en el año 1387 el duque de Lancaster. El puerto recibía a mediados del siglo XV naves comerciales, de las cuales la casa de Andrade recibía numerosas rentas. La fortaleza, como era lo habitual se asentaba en las inmediaciones del puerto con objeto tanto de actuar en su defensa, como de hacer valer la autoridad sobre las naves aquí fondeadas.

En estos momentos, la parte más activa y protegida del puerto era la situada entre La Graña y la población de Ferrol, aspecto que debiera tenerse en cuenta en futuras intervenciones arqueológicas en la zona. Más de la mitad de la superficie ocupada



por este surgidero ha desaparecido, engullida por sucesivas obras portuarias o destruida por dragados.

La población de Ferrol sufrió un aparatoso incendio en el año 1568 del cual apenas se salvaron los edificios de la iglesia parroquial, el hospital de La Caridad, que tendrá su labor en apoyo de las Armadas, y un convento. Del resto de las 400 casas, 370 fueron reducidas a cenizas, pasando la población de unos casi 2000 habitantes antes del incendio de 1568, a unos 1200 en el año 1597 (Granados Loureda, 2011). El licenciado Molina, en base a sus características, inalteradas hasta nuestros días, describe al puerto de Ferrol como uno de los más grandes, excelentes y seguros del mundo, lo cual es verdad para los puertos naturales (Molina, 1675, pág. 73).

Tras los daños y destrucciones sufridas en La Coruña durante el fallido ataque inglés de mayo de 1589, en lo que se ha venido llamando la Contrarmada. Se estimó aconsejable establecer en el puerto de Ferrol una base de aprovisionamiento y concentración de fuerzas del poderío naval español en el Atlántico.

Para Saavedra Vázquez, la menor importancia de este puerto, tanto económica como demográficamente, con respecto a otros gallegos, se veía compensada por la fácil defensa que su estrecho acceso ofrecía a cualquier ataque enemigo (Saavedra Vázquez, 2006). Estimamos también como ventaja destacable la capacidad del puerto ferrolano de ofrecer refugio a un elevado número de buques. Capacidad ésta que ningún otro puerto gallego podía superar. Mientras que para la incorporación del Reino de Portugal en 1580, la participación gallega iba a limitarse a abastecer de provisiones a las fuerzas, las cuales serían transferidas a Lisboa por una Armada comandada por Pedro de Valdés (Saavedra Vázquez, 2006). En 1590 y 1591 salieron del puerto de Ferrol las Armadas que debían apoyar a las tropas católicas en Bretaña, en 1591 la armada destinada a la isla Tercera y a partir de 1596 las sucesivas armadas enviadas por Felipe II contra Inglaterra (Saavedra Vázquez, 2006).

Esta implementación de una nueva base naval en territorio gallego vino a mejorar las defensas del reino tanto en lo que supone la presencia de buques militares en estas costas, como en la disposición de tropa y pertrechos con los que acudir ante cualquier necesidad. Así, en respuesta la solicitud del Capitán General de dos compañías para reforzar a la guarnición coruñesa, el rey responde que se auxilie con las tropas pertenecientes a la armada surta en Ferrol (Ferreira Priegue 1988, 81).

La ría Ferrolana fue dotada de varias infraestructuras imprescindibles para el apoyo del esfuerzo bélico en el Atlántico. Además de las necesarias fortificaciones en el acceso a la ría, se creó un nuevo hospital, si bien provisional, que complementó al de La Caridad (Hospital del Espíritu Santo), del que existen noticias desde el año 1568 (Carré Aldao, 1936, pág. 286). Esta infraestructura, en origen un hospital de peregrinos (Granados Loureda, 2011, pág. 58), era básica en la preparación de Armadas. Durante los aprestos para la Armada de 1588, en Lisboa existían dos hospitales: el de la Pampulla y el de la Xabonería (Gracia Rivas 1986). El hospital al servicio de la Armada, instalado en 1589, ocupaba en el año 1591 a 32 personas entre médicos y auxiliares y alojaba a 164 hombres de la Armada (Granados Loureda, 2011).

También bajo auspicio real y con objetivo de abastecer a las tripulaciones, se construyó en Ferrol en 1590 una fábrica de bizcocho denominada <<Hornos de Provisión>> y las <<Aceñas Reales>> con objeto de aprovisionar a las tripulaciones de

los buques de Armada<sup>124</sup> (Rodríguez - Villasante Prieto, 1984, pág. 80). Los primeros artesanos fueron diez bizcocheros malagueños, por no haber en el reino especialistas que pudieran asumir esta tarea. Se establecieron 12 hornos en Neda, que se complementaron con otros seis en Betanzos (Granados Loureda, 2011).

No debemos olvidar de todas formas que el primer hospital naval permanente no se establecería en Cartagena hasta 1621 (Gracia Rivas 2001), aunque establecimientos gremiales con funciones asistenciales relacionados con el mundo marítimo no eran extraños en las poblaciones costeras, como el magnífico hospital de la cofradía de San Andrés, en La Coruña, que resultó destruido y saqueado durante el ataque inglés de 1589 a dicha ciudad.

También en Neda, siempre al fondo de la ría y en puertos de marea, se situó <<al menos desde mediados del siglo XVI, de una fábrica de lienzo y velas, famosa por la calidad de su producción (Granados Loureda, 2011, pág. 65).

El apoyo sanitario y la reparación y preparación de los navíos (Saavedra Vázquez, 2006) para las diferentes misiones a asumir en las Armadas, serían las principales actividades asumidas por el embrión de la base naval ferrolana, aún a pesar de las carencias en repuestos y pertrechos, además de la carencia de personal especializado en el mantenimiento de los buques.

En el año 1591, ante la evidente falta de recursos para sostener el apoyo a las Armadas, el puerto de Ferrol fue abandonado como base permanente en favor de



La Villa de Pontedeume con información práctica acerca de su situación y capacidad de su puerto. De un mapa manuscrito inglés probablemente utilizado para planificar el ataque de la Armada Inglesa del año 1589. (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004)

<sup>124</sup> Este establecimiento ha creado una tradición panadera en ese viejo puerto que subsiste hasta nuestros días, destacando el pan de Neda entre los sabrosos panes gallegos.

Lisboa, aunque este traslado, como sabemos no duró demasiado.

Sin embargo lo que hoy en día resultaría una buena noticia para cualquier población que es que en su término se asiente un importante contingente militar, con lo que eso resulta para la dinamización económica de una zona tan periférica como era ésta. En el siglo XVI era una maldición. La necesidad de alojar a la tropa, que debía serlo por parte de los habitantes, sumado a las exacciones de éstos, sus abusos y la falta de abastecimientos que además, si se cobraban, se hacía tarde y mal, contribuyó a la despoblación y decadencia de la población que pasó de una riqueza de 40.000 ducados a diez mil y a contar tan sólo con 80 vecinos (Carré Aldao, 1936, pág. 305).

La decadencia de la población se intentó solventar con una feria anual y con la autorización de la exportación de madera.

#### 6.1.8.-Pontedeume

Durante la Edad Media fue empleado como puerto alternativo, tal y como demuestra Elisa Ferreira (Ferreira Priegue 1988, 53). Era considerado como un puerto pequeño, en la boca de su pequeña ría. Apoyado por sus defensas y el espectacular puente que comunica las dos orillas de la ría en la desembocadura del río Eume, era un puerto que llegó a rivalizar con Ferrol, favorecido por su mejor acceso desde el mar. En una carta inglesa, probablemente empleada en la planificación de la Contrarmada de 1589, se describe a esta ciudad y a su puerto como de acceso para <<Barques>> de 50 toneladas. Se da cuenta además en este documento de que todo el entorno del golfo ártabro es montañoso, está escasamente poblado y que sus habitantes son rudos y bárbaros.

#### 6.1.9.-Betanzos

Se trata de uno de los puertos de interior medievales a donde se hubo de refugiar la población por la falta de seguridad en el Atlántico. Puerto de marea, únicamente en pleamar podían las naves llegar hasta sus puentes que eran aprovechados como muelles donde descargar las mercancías. En la carta inglesa de 1589 ya citada respecto al puerto de Pontedeume, ese describe a este puerto como de acceso para <<Barques>> de 50 toneladas.



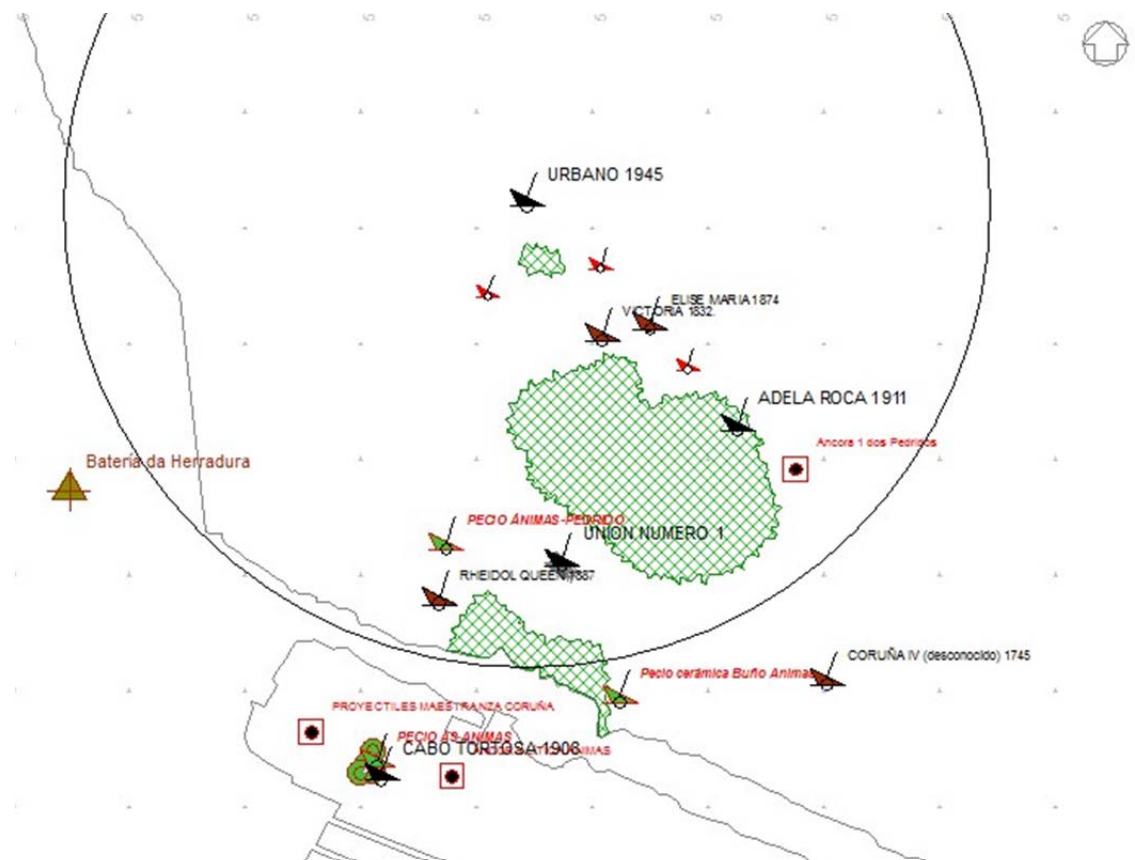
Representación de la ciudad de Betanzos, con sus características sobre una carta inglesa de 1589. Archivo. (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004).

Estaba fortificada mediante muralla,<sup>125</sup> la ciudad no pudo competir con el puerto coruñés en cuanto más accesible y que permitía el acceso de barcos grandes, limitados por su calado para el puerto de Betanzos. Comerciante en vinos, sal y pescado, su importancia marítima fue languideciendo, a pesar de que en 1550 el licenciado Molina describía su ría de la siguiente manera <<Entran en esta ría muchos navíos y hay aquí el mejor alfolí de sal de todo el Reino>> (Torres Regueiro, 2005, pág. 43).

Los depósitos aluviales de la desembocadura del río Mandeo hicieron pronto muy azaroso el acceso por mar hasta la población, por lo que en muchos casos se empleaba la cercana ensenada de Miño como puerto alternativo. Posteriormente este puerto también se vería afectado por el mismo proceso de encenagamiento, tomando el relevo el puerto de Sada (Meijide Pardo, 1991), que con el tiempo pasaría a ser el principal puerto de la ría de Ares - Betanzos. El traslado final de mercancías desde o hacia Betanzos se realizaba en embarcaciones menores a través del cauce del río (Ferreira Priegue 1988).

Conocerá un elevado desarrollo en la segunda mitad del siglo XVI, pasando de 637 a 900 vecinos (2887 a 4050 habitantes), uno de los pilares de su economía se encontraba en la exportación de vino, bebida por entonces universalmente demandada.

A partir de 1590, la Corona establecerá en esta villa seis hornos dedicados a fabricar bizcocho con destino a las necesidades bélicas, sobre todo de las Armadas, junto con



<sup>125</sup> Boa vila castelada, la define Fernao Lopes, cronista luso de una correría naval contra las costas de Galicia (Torres Regueiro, 2005).



los establecidos en Neda eran capaces de fabricar 180 quintales de bizcocho al día (Granados Loureda, 2011).

#### 6.1.10.-Puerto de La Coruña

La ría de La Coruña se interna en el continente formando una espaciosa ensenada de tres millas de saco por dos de embocadura. Sus costas son sucias, aumentando la profundidad hacia la boca. Expuesta a los vientos de noroeste a norte, encuentran los buques único refugio en la costa occidental, donde se sitúan el puerto y la ciudad (Dirección de Hidrografía, 1860). Destacan por su peligrosidad los bajos del Pedrido que se destacan al nornordeste de la piedra de las Ánimas que hoy sirve de base a la torre de control del tráfico marítimo. Este conjunto de piedras constituyó históricamente el mayor peligro para tomar el puerto de La Coruña (Dirección de Hidrografía, 1860), constituyéndose en un verdadero cementerio de buques cuyos restos jalonan aún hoy sus fondos.

140

Otros dos puntos peligrosos ya en el interior del puerto de La Coruña, son el bajo del Gancho, inmediato al castillo de San Antón y el segundo es la piedra de Monelos, situada frente a la desembocadura del arroyo homónimo, en las proximidades de la isla de los Judíos<sup>126</sup>, ambos elementos ya desaparecidos bajo los rellenos portuarios.

A mediados del siglo XIX se define este puerto como de poco fondo, aunque buen tenedero (Dirección de Hidrografía, 1860).

El puerto de La Coruña forma parte de esa ría triple constituida por los senos de Ferrol, Ares - Betanzos y La Coruña. Desde época romana se verá influenciado por la instalación de las más importantes infraestructuras de todo el noroeste, al menos hasta la creación de la inmediata base naval de Ferrol a mediados del siglo XVIII. Este desarrollo era fruto de un interés estratégico que buscaba favorecer el aprovisionamiento y comunicación de forma rápida y eficaz de la parte atlántica del imperio en el caso romano, mientras que la monarquía hispana tenía un interés en el control marítimo de la fachada atlántica de la Península.

Así el seno ártabro formado por las tres rías citadas se convertirá en un importante núcleo de la comunicación atlántica europea, con funciones de apoyo, control y soporte a esta importante ruta comercial, además de servir de retaguardia a los ataques desde la península ibérica contra el norte de Europa y de actuar de vanguardia a la reacción de las naciones norteanas.

El establecimiento por Roma<sup>127</sup> de un punto de apoyo a la navegación en esta abrigada bahía fue el inicio de un empleo estratégico refrendado en varias ocasiones: en el siglo XVIII se escogió el inmediato puerto de Ferrol como base de la Armada Española. Anteriormente, en 1639 se estableció en La Coruña los correos marítimos que comunicaban España con las islas británicas a través del puerto cornuallés de Falmouth. En 1765 se abre la ciudad al tráfico trasatlántico con el establecimiento en esa ciudad de los correos marítimos con La Habana y el Plata, hecho que ya había tenido un precedente con la Casa de la Especiería fundada en esta ciudad en 1522.

Tras el momento romano, y la invasión musulmana, surgirán las potencias comerciales mediterráneas, favorecidas por el reino de Castilla al abrir el estrecho

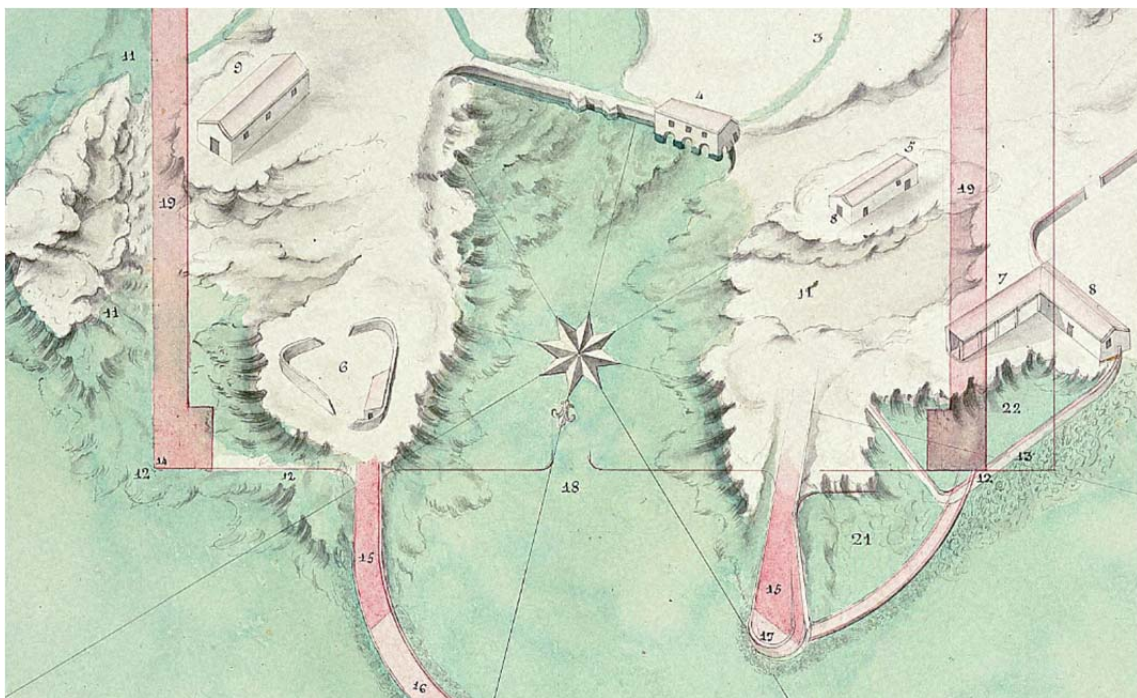
<sup>126</sup> Esta pequeña isla conocida posteriormente como isla de los ingleses, sirvió como cementerio para la inhumación de personas de religiones o cultos diferentes al catolicismo.

<sup>127</sup> En época romana, a la importancia geoestratégica de Brigantium, se añadía ser la salida natural de la capital del convento lucense, establecido en Lucus Augusti.

de Gibraltar a la navegación. Al mismo tiempo despegó el tráfico comercial en el norte de Europa. Con estos movimientos y favorecido por su posición geográfica, el puerto de La Coruña volvió a percibir un cierto desarrollo, que si bien no parece alcanzar el nivel del de época romana, sí vuelve a poner a la ciudad en la Historia. Este resurgir se vio de momento mediatizado por cuanto las miras de la Corona castellana se centraban en la lucha contra los árabes y en el dominio del Mediterráneo. No poca ayuda en este resurgir del puerto coruñés tuvieron las peregrinaciones a la supuesta tumba del Apóstol Santiago, la mayor parte de las cuales, como es lógico, se realizaban por mar.

En el año 991 el rey Bermudo II dona a la tierra de Santiago un Faro y su comisso. La porción de texto que se refiere al territorio que estudiamos es la siguiente:

Adicimus etiam a parte Maris Oceani Pinnam fabricatam ab antiquis hominibus, Farum Precantium, quod Regibus semper fuit deditum vel nobis, ut amodo et deinceps sit parti Domini Jacobi Apostoli, secundum illud obtinuerunt Comites, de consensu avorum et parentum nostrorum cum suo Comisso, quod de ipso faro sumit exordium ab omni integritate post partem B. Jacobi, et secundum illud obtinuit Beatus et Sanctus Dei Rudesindus Episcopus. Adicimus adhuc civitatem ab antiquis fabricatam per suos términos, non procul ab ipso faro, etiam et casatas ingenuatizas (Bello Diéguez 1994, 104).



Plano del proyecto para la construcción del parque para los bajeles de la Real Renta de Correos. Con el número 6 se sitúa la Isla de los Judíos denominado en el plano como <<Entierro de los Ingleses y hoy depósito de cal. >> Miguel Ferro Caaveyro, 1778.

El documento es una donación a la iglesia de Santiago y a su obispo de la comisso de Faro, que se refleja en el texto en dos adiciones. La primera se refiere en la parte del mar Océano a una torre construida por los antiguos y al condado que la contiene que toma el nombre de Faro. La segunda adición hace referencia a una ciudad construida antiguamente dentro de los términos, límites o lindes del condado de Faro del siglo X. Se añade que la ciudad antigua está no lejos del faro. Es decir, faro y ciudad estaban en la misma comisso y a una cierta distancia no concretada en el texto. La mención a las casatas ingenuatizas podría hacer alusión a la existencia de villas dispersas en el territorio comprendido entre el faro y la ciudad, quizás algunas

de las que recoge el Tumbo de Sobrado en torno a la misma época en el mismo territorio. A partir del siglo X las referencias a Brigantium desaparecen de las fuentes. Los historiadores que se interesan por la ubicación de esta ciudad recurren al topónimo Crunia en la convicción de que en la actual A Coruña se asentaba la ciudad romana. La primera mención a la ciudad de Crunia o Cruña se realiza en el Codex Calixtinus compilado en el siglo XII.

Habría que esperar hasta el año 1180 para que vuelva a aparecer en las fuentes. El primer intento de repoblación de este lugar se realizaría en la segunda mitad del siglo XII concretamente entre los años 1164-1166. La segunda mención aparece en el denominado <<foro dos cregos>>, o Privilegio de Fernando II, concedido a esta ciudad por este rey en el año 1180 y mediante el cual, parece que se repoblaría definitivamente, tras un hipotético primer intento fallido (Barreiro Fernández 1986, 86). El siglo XII testimonia también la arribada de viajeros marítimos en A Crunia:

Exin ad turris Faris, quae olim a Iulio Caesare constructa, admirandi operis ut ibidem relictus et causae interminabiles totius Britanniae et Hiberniae et Hispaniae quasi in mediterraneo committantur. Est enim adeo sita inter meridionalem et occidentalem plagam ut prima sit litoris appulsio recto tramite a Britannia venientium. Ibi vero pons lapideus ex multis arcibus ostenditur in mare protensus, ex quibus XXIII lor arcus [...] (Balil 1980).

En este documento se menciona el faro, al que no se duda en atribuir un origen romano, y el puerto que se proyecta en el mar. Sin embargo la ciudad antigua que menciona el documento de Bermudo II del siglo X es obviada por la descriptiva crónica del cruzado Osborne. Crunia fue repoblada en el siglo XII en tierra de realengo, bien situada en un gran puerto, eclipsando al hasta entonces más boyante Burgo de Faro copado por la presencia de Santiago, Sobrado y el Temple. No le sobraron al puerto de La Coruña favores reales con los que iniciar su despegue como puerto de Galicia noroccidental y sin embargo no eclosionará hasta el siglo XIII.

En 1126 el rey Alfonso VII intercambia la Tierra de Tabeirós por el <<castro de Faro>>. Coincidimos con Bello Diéguez (Bello Diéguez 2008) en que ello pudiera suponer una primera toma de posiciones del poder real para el desarrollo de un establecimiento sujeto a su jurisdicción en la zona. Ese posible objetivo sólo podría tener un objetivo estratégico, para desde la ciudad que pronto pasará a denominarse Coruña, dominar de nuevo la ruta marítima Atlántica. Casi cien años después, bajo el reinado de Alfonso IX, se le concederá a La Coruña la carta puebla, pasando a ser ciudad e realengo.

Las advocaciones religiosas en la Edad Media puede ser un indicativo de relaciones marítimas con diferentes territorios. Así en la vieja Brigantium podemos identificar al menos un lugar de culto situado en el lugar cristianizado con el templo de Santiago. Este lugar, caracterizado por Rodríguez Colmenero como <<al menos>> un sacellum romano, contiene dedicatorias, aparte de a Neptuno, a la diosa Fortuna, y al culto imperial. Los dos primeros se refieren a cultos claramente relacionados con el mundo marítimo.

En la Edad media, en el caso coruñés la referencia al mar será asimismo constante en los templos erigidos. Acerca de Santiago dejando de lado su traslación por mar hasta descansar para siempre en Galicia, esta advocación marca a las claras cuál fue uno de los motivos principales para el despegar del puerto coruñés en la Edad Media, como era la peregrinación al templo erigido en Compostela. La iglesia parroquial del puerto altomedieval de La Coruña, situado en El Burgo, en la ria de La Coruña, está dedicada asimismo a Santiago, dejando claro la importancia de este culto en el

desarrollo de ambos puertos. La Coruña, como el lugar más accesible desde el norte de Europa y el más rápido para realizar esta peregrinación. Así mismo la advocación al templo de San Jorge, quizás el templo cristiano más antiguo del que tengamos noticia en la ciudad (Howden 1191), nos pone en la pista de las relaciones con las islas británicas, ya que San Jorge es el santo patrón de Inglaterra siendo relativamente escasa sus advocaciones en Galicia. Algo parecido ocurre con San Marcos cuya advocación como santo patrón de Corcubión ha querido vincularse a la afluencia de viajeros venecianos en esta villa.

Las advocaciones de origen oriental como San Julián,<sup>128</sup> Santa Comba o galo como San Martín (Sánchez Pardo 2012), deja bien a las claras las relaciones entre estos territorios, las cuales como resulta evidente debieron ser casi exclusivamente marítimas.

En de Viis maris et de cognitione terrarum et de periculis diversis in eisdem, datado en torno a 1191-93 y atribuido a Roger de Howden, encontramos:

Et statim postquam mons ille qui dicitur Prior preteritur, sunt a sinistris tres optimi portus simul coniuncti, scilicet Inne de Briun (Brión, Ferrol) et lunczare et le Far (Faro, La Coruña). Et inascendendo inuenitur ecclesia que dicitur Sanctus Georgius de Turribus et ante ecclessiam illam est anchoratio nauium, et in ascendendo superius per eundem fluuium, quasi per VII miliaria, est bona uilla et fertilis que similiter dicitur Le Far, et illa est uilla Templariorum (El Temple, Cambre, La Coruña). Et a uilla illa computantur usque ad Sanctum Iacobum IX miliaria (Howden 1191).

En este texto se cita expresamente la iglesia de San Jorge de La Coruña, nombre por otra parte muy vinculado con las islas británicas, frente al cual se dice <<est anchoratio nauium>>. Además hace referencia al puerto del Burgo, situado frente al dominio templario del actual El Temple, ambos situados en el fondo de la ría coruñesa, una vez más en el extremo hasta donde es posible la navegación durante la marea alta. Además el texto nos pone en relación con el camino a Santiago de Compostela.

Vemos que tanto el topónimo Far sirve para denominar la población refugiada en El Burgo, al fondo de la ría y que se acoge durante la Alta Edad Media al abrigo de la ría, su barra, mareas y distancia. Contemplamos asimismo como que la iglesia <<que dicitur Sanctus Georgius de Turribus>> asimismo hace referencia a la Torre erigida por Roma sobre la ruta atlántica que continúa, muchos siglos después de apagada su luz, marcando toda la comarca con su presencia.

Una vez más observamos la situación de los poblados medievales refugiados en el fondo de las rías frente a los espacios abiertos al océano más expuestos, pero que en estos momentos parecen comenzar a resurgir con la presencia de una parroquia dedicada a San Jorge en Far, en lo que fue el puerto romano de Brigantium y se convertirá la ciudad de La Coruña.

La Coruña se volcó hacia su espacio natural atlántico, desarrollando un tráfico comercial, con los puertos del norte de Europa y en especial con los de las islas Británicas, tan cercanos geográficamente. Por La Coruña pasará un importante flujo de mercancías y peregrinos que obtienen de esta manera la más cómoda y rápida manera de concurrir a la supuesta tumba de Santiago.

De este puerto partirán tanto expediciones comerciales transoceánicas como las enviadas a las islas de las especias en el Pacífico en 1525 y 1528, como militares, la

<sup>128</sup> San Xiao en gallego.

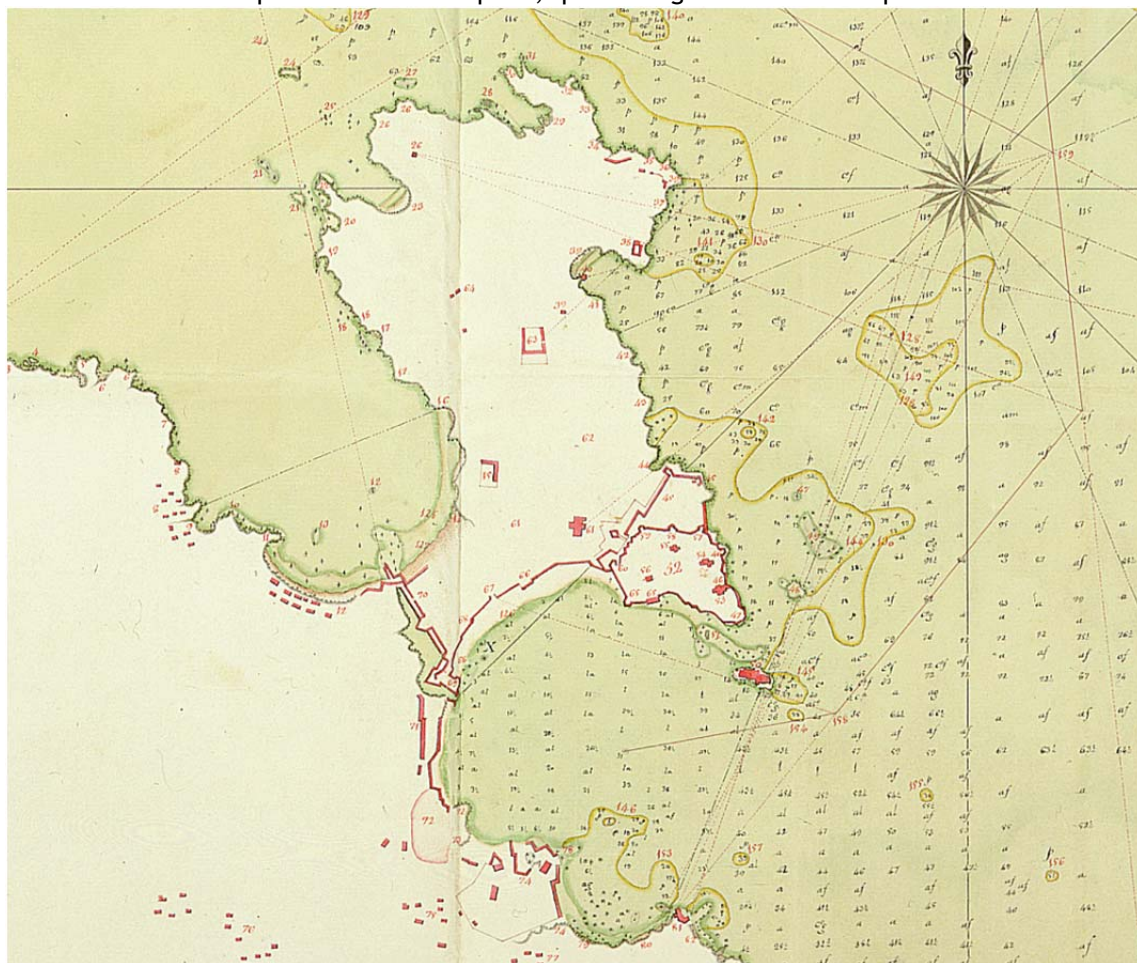


más importante es la Armada de 1588 e incluso flotas de naturaleza diplomática como las que condujeron al rey Carlos I a Flandes en y a su hijo Felipe II con motivo de su matrimonio con María Tudor en 1554.

La situación del puerto de La Coruña, el mejor situado de cara a la ruta marítima que frente a él transcurre, lo convierte en una cómoda escala en la navegación hacia y desde el norte, justo ante o después de cruzar el golfo de Vizcaya. Este es el motivo para que en el año 1550 el Licenciado Molina en su Descripción del Reyno de Galicia (Molina 1675), además de citar las virtudes del puerto coruñés << uno de los mejores de la Chriftiendad>> afirme lo siguiente al respecto:

es gra escala de nauios, que jamas faltan aqui de todas Naciones, carracas y urcas de ricas mercaderías, porque ninguna viene a Epaña de Flandes o Francia, ó de otra de aquellas partes, que dexe de tocar aquí, y por configuiente ninguna paffa del Mediterraneo por ehta mar de Epaña, que no haga efcala en este puerto.

144



Península de La Coruña, con el puerto y sus fortificaciones. La Coruña, situada por Observación de la torre de Ercules en la latitud N. de 43° 23' 28", Juan Patricio García, 1788.

La facilidad del acceso a este magnífico puerto sin casi separarse de la ruta que rodea la costa en este punto, hace que la entrada en puerto sea cómoda y rápida, sin separarse apenas del rumbo.

Es en el momento en que la política internacional da la espalda a un Mediterráneo ya más asequible y vuelve sus miras a los nuevos mundos que surgen más allá del Atlántico, cuando la ciudad de La Coruña a través de su puerto surge de nuevo como punto fundamental en la navegación atlántica y por lo tanto es objeto de atención

por parte de los gobiernos que se suceden a lo largo de toda la Edad Moderna. La ciudad prosperará a consecuencia de un impulso político que buscará de hacer del extremo noroeste de la península ibérica un punto fuerte del dominio del Atlántico. La población coruñesa pasará de 593 vecinos en 1557 a 890 en 1587, lo que nos da una cifra aproximada de habitantes de 2670 y 4005.

Esta ciudad, junto a Baiona, eran los únicos puertos de realengo en el Atlántico, con lo que se verán favorecidos de los esfuerzos que en primera instancia va a ejercer la monarquía en el Atlántico Norte peninsular.

La Coruña a comienzos del siglo XVI será sede de varios proyectos de exploración, así en el año 1525 partirán del puerto coruñés dos importantes expediciones comerciales y de exploración. En aquel año, poco después de haber circunnavegado el globo la expedición de Magallanes en el mando de Juan Sebastián de Elcano, se consideró que la ruta hacia las Molucas a través del Estrecho de Magallanes era excesivamente dificultosa. Se dio orden a Esteban Gomes, un piloto portugués al servicio de España, y que previamente había desertado de la expedición de Magallanes, buscar un paso hacia el oeste (Barado ca. 1885, T. II, p. 8) que los cosmógrafos entendían debía existir entre la Florida y Terranova (los Bacallaos). El que posteriormente se convertiría en famoso Paso del Noroeste en manos de la historiografía anglosajona. El tramo de costa de la América septentrional estaba sin explorar, puesto que los ingleses habían intentado el paso más al norte, mientras los españoles desde el sur no habían alcanzado una latitud tan alta.

En 1525 Gomes partió de La Coruña en una expedición, que como es lógico, no obtuvo éxito en su misión que se prolongó durante 10 meses y en la que alcanzó los 42 grados de latitud (Martínez - Hidalgo y Teran, 1957). Con los datos obtenidos por Gomes se pudo avanzar en la cartografía de aquella parte de la costa norteamericana. Comercialmente la expedición fue un fracaso al fallar en la búsqueda de oro, por lo que Gomes intentó encontrar un beneficio económico apresando indios y vendiéndolos como esclavos, lo que <<disgustó grandemente al emperador>> (Martínez - Hidalgo y Teran, 1957, págs. T III - 611).

En 1525 se organizó en La Coruña la expedición de García Jofre de Loaysa, en la que Juan Sebastián de Elcano fue nombrado capitán de la nao Sancti Spiritus, con los cargos de piloto mayor y segundo jefe de la expedición (Barado ca. 1885, T. II, p. 10). La expedición partió el 24 de julio de aquel año. La componían siete buques de los cuales sólo uno lograría alcanzar las islas de la Especiería. Un porcentaje importante de los tripulantes de estos buques eran de origen gallego, mientras que el resto era completado por otros peninsulares y aún de otras procedencias europeas (Landín Carrasco, 1991).

La base de estas expediciones las ofrecía la existencia de un puerto seguro, no sólo contra las condiciones meteorológicas sino contra cualquier oposición militar o delincriminal. Una instalación dedicada a la importación de especies era un bocado muy apetitoso para dejarlo sin protección de cara a las potencias norte europeas tan próximas por mar. Es por ello que Carlos I pedía para su establecimiento en este puerto la construcción de tres fortalezas, una de ellas situada en el islote de San Antón. Las fortificaciones ofrecían a los puertos las defensas óptimas contra intentonas procedentes del mar, cuya componente facilitaba la concentración de medios en determinados puntos geográficos de forma rápida y hasta por sorpresa.

La importancia que irá adquiriendo el puerto coruñés, fomentará la instalación de la administración estatal en este puerto, sobre todo a partir del fracaso de las expediciones mencionadas y la imposibilidad de abrir este puerto al comercio con

América (Granados Loureda, 2011). El siglo XVI culminará con el establecimiento de la Real Audiencia en el año 1563 por orden de Felipe II que, la impone con objeto de menguar la decadencia de la ciudad por la pérdida de vecindario (Barreiro Fernández 1986, 178). La defensa de la ciudad se verá con ello además favorecida, por cuando el presidente de la Audiencia ostentará además el cargo de Capitán General, el máximo rango militar en el Reino de Galicia.

Al establecer en La Coruña la capital del Reino de Galicia, la autoridad estatal se asegura de tener bajo control todo aquello que ocurre en el mar próximo. Es también ahora cuando la ciudad alcanza su mayor desarrollo como plaza fuerte, reforzándose con nuevas defensas, sobre todo a partir del fracasado ataque inglés de 1589. La historia y crecimiento de la ciudad se encuentra y en su mayor parte depende del propio crecimiento que su mayor infraestructura, el puerto, ha tenido a lo largo del tiempo.

El Imperio desarrollará un fuerte impulso hacia esta zona con objeto de dotarla de los medios que permitan la fiscalización, protección y seguridad del tráfico marítimo.

La dotación de infraestructuras como el faro de la Torre de Hércules o la construcción de las supuestas estructuras que se conservan bajo las actuales



Levantamiento hipsométrico del monte Das Pías, en la ría de Ponteceso, donde se propone la existencia de un asentamiento defensivo de control del acceso al desaparecido puerto de Ponteceso. [www. http://mapas.xunta.es/visores/basico/](http://mapas.xunta.es/visores/basico/)

instalaciones portuarias se vieron complementadas con el destino de funcionarios imperiales que fiscalizaran el tráfico comercial.

#### 6.1.11.-Corme, Laxe y Ponteceso

Los pequeños puertos de Corme y Laxe no parecen haber tenido demasiada importancia más que como pequeños puertos pesqueros de muy poca entidad: El licenciado Molina hace notar las pesquerías de pescada y congrio que se extraen de este puerto en el año 1550 y que se exportan entre otros destinos a Castilla. Otros pequeños puertos cercanos más abiertos al Atlántico destacan en el siglo XVI por sus pesquerías de ballenas como son los de Caión y Malpica (Valdés Hansen 2010).

El Río Anllóns nace en monte Pedrouzo, parroquia de Soandres, municipio de Laracha. Aguas debajo de Ponteceso y hasta su desembocadura, el río se ensancha y forma un estuario de 5 km. y medio de longitud, en cuyo centro se halla la Insua, pequeña isla que en bajamar queda unida al continente, en total se trata de un área de marisma de unas 1150Ha. Las mareas alcanzan hasta 11 km. al interior desde la desembocadura.

La Barra, que nace del monte Blanco, considerado la mayor duna de Europa, yugula al río en su desembocadura, desaguando por un caño de escasa profundidad y contornos cambiantes en función de las mareas, el oleaje, los caudales del río y la acción del viento. La entrada con embarcación es difícil aún a pesar de contar con el apoyo de las mareas.

Como tantas otras rías gallegas, el estuario de Ponteceso sirvió como vía de exportación de los recursos de la zona, principalmente madera. Tras la tala, se empleaba el río para el transporte hasta los puertos de la ría, en especial al de Corme, desde el que se registra históricamente su exportación.

Vicente Tofiño en su derrotero del año 1789 (Tofiño de San Miguel 1789, 21) describe la zona que nos ocupa de la siguiente manera:

Desde la punta del Canteyro principia playa hasta el fondo de la Ensenada, donde se eleva una montaña, que desde la medianía de su altura hasta la cumbre de que remata en picacho es de arena, y nombran el Monte Balarés<sup>129</sup>: sirve de reconocimiento quando se viene de mar afuera por el color de arena en sitio tan elevado. De este Monte nace una punta de arena muy baxa con direccion al S.O. que cuasi une con la Costa del S.; no obstante en pleamar dexa paso para que embarcaciones pequeñas puedan entrar en el río de Puentesecho (sic), que tiene bastante fondo y su dirección al NE. Donde quedan muy abrigadas de todos vientos.

Podemos inferir que aunque ya en ese momento la barra presenta dificultades de paso, el estuario, al contrario de la actualidad, tenía <<bastante fondo >>, lo que en el año 1910 queda refrendado en el Derrotero correspondiente:

Barra del Allones.- El Allones es navegable hasta el puente Cesó, 2,5 millas río arriba, con las embarcaciones que puedan salvar la barra. Esta sólo tiene de 0,8 m a 1,1 m., á bajamar de mareas vivas; pero dentro se sondan hasta 3,3 m (Sección de Hidrografía 1910)

---

<sup>129</sup> Monte Blanco.



No encontramos referencias a la villa de Ponteceso en los derroteros medievales consultados, existiendo algunas, limitadas, referencias al puerto de Corme. No parece que aquel puerto haya tenido consideración a lo largo de la historia más que como puerto de tráfico de cabotaje y refugio para invernadas o en caso de precisar los buques fondeados en la ría de Corme - Laxe.



Puerto de Corme, La Coruña. ARG.

#### 6.1.12.-Ría de Camariñas - Muxía

El ilustrado coruñés José Cornide nos describe esta ría en el año 1764 como << [...] bastante ancha y capaz de recibir navíos de la mayor magnitud >> (Cornide 1991, 87).

En la iglesia parroquial de Muxía se ha querido datar como del siglo VII dos capiteles, a pesar de que existe cierta controversia, no podemos olvidar que toda la zona parece haber tenido fuertes relaciones con el exterior por vía marítima, ya desde época tardorromana como Moraime, Tines, Leis o Goiáns (Sánchez Pardo 2012).

#### 6.1.13.-Seno de Corcubión

El seno de Corcubión se halla comprendido entre el cabo Finisterre y punta Remedios, situada a 7 millas al sudeste del cabo. La ensenada de Finisterre es un buen fondeadero empleado al menos desde época medieval,<sup>130</sup> el derrotero Roger de Howden (siglo XII) sin embargo no recomiendan en absoluto fondear en Finisterre remitiendo al cercano Cee, villa medieval principal de la ría de Corcubión, situada al fondo de la misma: <<[...] et ibi est ecclesia et uilla que dicuntur Sancta Maria de Fenestres, sed non es tibi portus nec bona anchoratio, sed prope quasi per unum miliare est portus bonus qui dicitur Cee, [...] >> (Howden 1191).

<sup>130</sup> Se recomienda fondear frente a la playa, suponemos que la de Langosteira.

El cabo de Finisterre es una discontinuidad entre una costa áspera y expuesta al norte, sin refugio para las naves y un amplio seno con buenos fondeaderos y refugio que se abre nada más doblar el cabo y conocido como seno de Corcubión. Este promontorio, es uno de los más conocidos en el mundo de la navegación, siendo un importante punto de recalada. Notable por su forma y aislamiento, resulta inconfundible para cualquier marino que lo visualice tanto desde el norte como desde el sur. Otro elemento geográfico cercano importante desde el punto visual es el imponente macizo del monte Pindo.



Puerto de Corcubión, años 1920. Foto Romero. ARG Sig 1.165.

En el centro del seno se encuentra la ría de Corcubión; a sus lados las ensenadas del Sardiñeiro y de Ézaro y al oeste los fondeaderos de Langosteira y Finisterre. Esta ría se adentra 2,3 millas desde su boca, comprendida entre las puntas Galera y el cabo Cee. Tiene un ancho poco variable estando la mayor angostura en el paraje comprendido entre los castillos del Príncipe y del Cardenal.<sup>131</sup>

La ensenada del Sardiñeiro, entre el cabo de la Nasa y la punta Sardiñeiro, se interna hacia el norte más de una milla de fondo, muy expuesta a los vientos y el mar del tercer y cuarto cuadrante, muy activos en invierno en esta zona. En los derroteros no se recomienda esta ensenada tanto por estar muy expuesta a los vientos de componente sur, como por presentar un peligroso bajo en la medianía de la misma que no vela nunca y es muy peligroso para la navegación.

Antes de que se estableciera el faro de Cee, ocurrían pérdidas dolorosas de buques, que con tiempo fosco y travesía dura tomaban la ensenada del Sardiñeiro por la ría de

<sup>131</sup> Edificados en la segunda mitad del siglo XVIII.

Corcubión; pero balizada la boca de esta ría como lo está ya, han cesado aquellas desgracias<sup>132</sup> (P. Riudavets y Tudury 1867, 524).

Para evitar estas confusiones se construyó el faro de cabo Cee <<donde por su falta han ocurrido varios siniestros de buques que tomaron las playas de la ensenada del Sardiñeiro creyendo que se hallaban dentro de la Ría de Corcubión>><sup>133</sup> (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004). El faro fue erigido en el año 1860. En esta ensenada existe una pequeña cala, delimitada por las puntas Carballeira y Estorde, que termina en una diminuta playa conocida como coído de Carballeira. Es en este lugar donde se localiza uno de los pecios estudiados en el presente trabajo, el pecio de punta Carballeira. Este costado oriental de la ensenada del Sardiñeiro es bastante escarpado y muy boscoso con plantaciones de eucalipto. Al fondo de la ensenada está la punta Restelos, una punta rocosa entre las playas de Sardiñeiro (Finisterre) y Estorde (Cee), donde situamos el naufragio del galeón Nuestra Señora de la Anunciada, cuyo estudio asimismo incluimos en este trabajo.

La ría de Cee<sup>134</sup> era frecuentada por buques encargados del comercio a larga distancia en el Atlántico. Incluso el actual patrón de Corcubión, San Marcos se dice que tiene su origen en el patrón veneciano. Su entrada se recomienda tomarla con atención pero una vez dentro, se puede fondear en cualquier lugar. Resulta destacable que en este momento, no se hace mención alguna a Corcubión, citando como población principal a Cee.

Estaba considerada, a finales del siglo XVIII (Tofiño de San Miguel 1789), <<buena para todo tipo de embarcaciones, bastante hondable y limpia>>. En esta época se recomienda fondear entre ambos castillos,<sup>135</sup> también se sugiere, si se quiere penetrar más en la ría, fondear frente a la playa de Fornelos, situada en la costa este, en fondos de 8 brazas.<sup>136</sup> El fondeadero recomendado para esta ría se encuentra frente a la playa de Quenje, en fondos de 12 a 15 m.<sup>137</sup>

En las inmediaciones del cabo Finisterre Roger de Howden (Howden 1191), cita como <<portus bonus qui dicitur Cee>>. Además, refiriéndose al anterior <<Et prope portum illum est quedam anchoratio bona que dicitur aqua de Esere (Ézaro)>>. El asentamiento de Cee es descrito como el puerto más importante del seno de Corcubión, pero en el presente texto aparece además Ézaro, citado como buen fondeadero, además de hacer referencia a la cascada <<aqua>>, apta para hacer aguadas de manera cómoda, pues dicha cascada del Xallas desemboca directamente sobre el mar, al fondo de la diminuta ría del Ézaro.

En invierno, se desaconsejaba el abrigo en la ría de Corcubión ya que con temporales y viento del sur se deja sentir la marejada en el interior a pesar de verse amainada su fuerza por los islotes y bajos situados en el exterior. Este viento en esta ría es de

<sup>132</sup> No resultó definitiva esta medida para prevenir las equivocaciones entre la ensenada del Sardiñeiro y la ría de Corcubión. El 08 octubre 1927 embarrancará en el bajo de La Eira el vapor francés Emilie Louis Delfruss, por esta confusión (Baña Heim 1980, 176), (San Claudio Santa Cruz 1997). El lugar del naufragio, muy afectado por las labores de recuperación de metales que en él se llevaron a cabo, fue descubierto por nuestro equipo sobre el bajo de La Eira.

<sup>133</sup> Informe fechado a 21 de octubre de 1858. A.H.N. Fondos Contemporáneos. Obras Públicas. Leg. 15.222, en (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004)

<sup>134</sup> No se hace referencia en la época a Corcubión.

<sup>135</sup> Castillos del Príncipe y del Cardenal.

<sup>136</sup> 12.8 m

<sup>137</sup> En este punto fue localizado el pecio de un pontón perteneciente a la antigua estación carbonera de Corcubión.



travesía<sup>138</sup> y podría poner en peligro a cualquier embarcación fondeada en caso de garrear<sup>139</sup> el ancla.

En el interior del seno se encuentran los grupos de islotes Lobeira Grande y Lobeira Chica, al norte de los cuales se encuentran los también islotes Carrumeiro Grande y Carrumeiro Chico, otro cementerio de buques por cuanto queda ahogado en la pleamar.

El lugar más recomendado para fondear en Finisterre- que continúa siendo hoy en día el principal fondeadero de la ensenada - es frente a la playa y a la villa. Este fondeadero de Langosteira o Llagosteira<sup>140</sup> es el mejor y más abrigado después del de Corcubión, se recomienda fondear por encima de los 10 m, al este del meridiano del extremo NE de la playa, al abrigo de los montes que llegan hasta el mar en este punto.

#### 6.1.14.-Ría de Muros y Noya

La ensenada del Freixo está comprendida entre las puntas del Corbeiro y Picouso distantes 1 milla. Tiene 800 m de saco, con fondos de 0.6 a 6 m, y es el verdadero puerto de Noya, pues los buques, a menos de ser de muy poco porte, no pueden remontar más sin riesgo de varar.

Entre punta del Corbeiro y punta Arnela, la costa forma un entrante de poca inflexión. Está bordeada de playa fangosa con algunas piedras, dividida por el muelle del Freixo y la punta Regomelín en tres playas, llamadas de Corbeira, de las Camiñas y Portosiabo, respectivamente

A 300 m al E de punta Arnela está punta de Carreiroa, ambas de regular altura y pedregosas, y que limitan entre sí la entrada a la ensenada de Broña, que profundiza unos 800 m y queda en seco en bajamar. En el fondo de ella desagua un arroyuelo.

A continuación de la punta de Carreiroa se forma la playa de Areas, muy sucia y con varias piedras en toda su extensión, de las que las más importantes son las llamadas La Pitarela, Galiñeiro y Corbeña de Fuera, distante ésta última como 200 m de tierra y enclavadas las dos primeras en el límite de la bajamar.

Según el derrotero de Tofiño de San Miguel (1789) aún con dificultades podían ascender hasta las proximidades de Noya embarcaciones de casi cualquier porte. Con posterioridad la sedimentación y la desidia han llevado a que uno de los puertos históricos gallegos quede inhabilitado para recibir embarcaciones de ningún tipo.

Al mismo rumbo S.E. de dicha isla tres cuartos de milla está la punta de la Planchá<sup>141</sup> (que es la oriental de la Ría de Noya) alta, poco saliente y con cuatro brazas de fondo en su proximidad, y hasta once por medio del canal. Desde esta punta y desde la de Uhía se interna la Ría de Noya hacia el NNE tres millas donde está la Población de este nombre, y otras varias con diferentes Rios: se puede llegar con cualquier

<sup>138</sup> Viento de travesía es el que sopla desde la salida de un puerto o ensenada dificultando ganar mar abierto a los buques situados en su interior.

<sup>139</sup> Garrear: Arrastrar por el fondo del mar su ancla un barco fondeado.

<sup>140</sup> La Costeira la denomina Vicente Tofiño en su carta *Plano de la Ría de Corcubión* del año 1786. Arenal de Lago aparece en la carta de Antonio Alcalá de 1812. Llagosteira en la carta de Emilio Díaz Moreu de 1880. Arenal de la Justeira aparece en el plano del puerto de Corcubión correspondiente a la Junta de Fortificaciones del 15 de diciembre de 1739. El nombre de esta playa tiene que ver más con el término <<lacustre>> que con el sabroso crustáceo.

<sup>141</sup> En la actualidad se la conoce como Punta Refis del Con, situada al W de Portosín.



embarcación hasta próximo á Noya, pero es preciso llevar Práctico porque hay parages de poco fondo (Tofiño de San Miguel 1789).

Ya a principios del siglo XX aparece el tramo de ría hasta la villa de Noya como parcialmente impracticable para embarcaciones de cierto porte. En ese momento los buques de 2,8 a 3,3 m de calado se quedaban en la ensenada del Freixo al paso que los que calan menos se aproximaban a la punta del Testal en donde obtenían 1,7 m de agua. Los costeros que llegaban al puerto de Noya debían permanecer en seco durante la bajamar. Actualmente hasta milla y media, aguas abajo de Noya no encontramos fondos de más de 5 metros y aún estos en un tramo corto y estrecho de la ría. Estando en su mayor parte los fondos reducidos a una sonda inferior a un metro en bajamar escorada.

El río Tambre es citado como puerto desde el cual se especifica la distancia hasta Santiago. La descripción de la costa que da el derrotero de Howden <<Et in medio illius portus est uia nauium, qui a sinistris est rupis quedam et a dextris arena quedam>>. Todavía hoy en día en esta ría prácticamente cegada por los depósitos aluviales, la orilla derecha según se asciende hacia Noya está formada por bancos de arena mientras la izquierda es mucho más acantilada.

Todo el estuario de Noya queda en seco de tal manera que sólo puede remontarse en pleamar con embarcaciones de poco calado. A partir de la punta del Testal comienza el canal de Noya que por distancia de más de una milla discurre hasta el puente de Noya. En la actualidad este canal queda convertido en un bancal de arena fangosa.

Este puerto, de importancia en la Edad Media, ya desde 1400 va perdiendo calado - e importancia derivada de ese hecho - a consecuencia de los aluviones que depositan los ríos en su desembocadura. Desde esa fecha Noya pasa a ser un puerto de marea que verá ir reduciendo el calado de los buques que a ella tienen acceso hasta nuestros días.

La villa de Noya, al igual que otras muchas poblaciones costeras gallegas fue trasladada al interior con objeto de prevenirse ante los continuos ataques desde el mar que se prodigaban por toda la costa atlántica europea. En el año 1115 merodeadores musulmanes toman el control de la isla da Creba, equidistante de los puertos de Muros Y Noya, arrasando los puertos de la costa. Fernando II dispuso un nuevo emplazamiento amurallado en la situación actual como consecuencia de estas incursiones. En mapas de los siglos XIV y XV figura la ciudad de Noia con sus dos localidades o barrios: el de Noela, donde ahora está el barrio de Campo (Obre) y el Novium, nuevo burgo amurallado coincidente con el actual casco histórico.

Según el visitador cardenal del Hoyo en el año 1584 <<se vieron reunidos en la bahía 48 navíos, entre grandes y pequeños>> (Carré Aldao, 1936, pág. 393).

El mejor fondeadero de este puerto se encuentra entre la villa y la isla de San Antón frente a la punta homónima (Carré Aldao, 1936, pág. 384).

#### 6.1.15.-Ría de Arosa

La boca de la ría se sitúa entre punta Falcoeiro al noroeste y punta Con de Agueira al sudeste, en la península del Grove. La ría se interna 14 millas hacia el nordeste, con anchura variable entre 2 y 8 millas. La penetración máxima en el continente es de 21 millas náuticas.

La ría de Arosa, con costas accidentadas y dominadas por alturas considerables, es la más grande de toda la costa gallega. Ofrece innumerables fondeaderos buenos y seguros, aunque requiere cuidado y mucha práctica para sortear el gran número de peligros que encierra, el derrotero de Vicente Tofiño de San Miguel (1789) así lo demuestra:

Dicha Isla Salvora está en la boca de la Ria de Arosa, la qual no se ha reconocido porque es notoria su inutilidad, pues está llena de Baxos en que los mismos Patricios<sup>142</sup> baran freqüentemente y las mas veces se pierden (Tofiño de San Miguel 1789, 49).

La ausencia de puertos de interés para el comercio a media y larga distancia, debida a esas dificultades, hizo que esta ría se viese alejada de los circuitos comerciales de larga distancia, siendo su más importante actividad la pesquera. La desembocadura del río Ulla, que comunica con Santiago, no supuso en este sentido ninguna ventaja en época moderna, no así en los periodos romano y medieval. Su ausencia de los grandes circuitos de navegación tiene como consecuencia el escaso número de yacimientos subacuáticos conocidos en la zona, que, en un área tan extensa y con tantos accidentes, debería ser mucho mayor.<sup>143</sup> Durante el siglo XVI los puertos de esta ría aparentemente no pasan de realizar una actividad pesquera y extractiva, exportando por mar su producción de transformación de la pesca. Mientras Cambados destaca por la producción de merluza, las especies más capturadas son la sardina y en el fondo de la ría, en Carril y Rianxo, las ostras, cuya elevadísima producción es exportada en conserva de escabeche por vía marítima, y por tierra a Castilla. Al fondo de la ría se encuentra el puerto de Iria Flavia, Padrón, ya en esta época casi en desuso debido entre otras cosas a los depósitos aluviales que dificultan la navegación.

Las características de la ría, la tranquilidad de sus aguas y la densa sedimentación 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.

En época medieval destaca el puerto de Iria Flavia, situado en el extremo navegable de la ría, Situado a unas 23 millas hacia el interior del continente,<sup>144</sup> se trata de una de las sedes episcopales de la Galicia tardoantigua. Su vinculación con el mar viene dada por el río Ulla, el más largo y caudaloso de los ríos gallegos que desembocan en el Atlántico, navegable hasta este punto desde su desembocadura. Se trataría de un nudo de comunicaciones entre las vías marítimas y fluviales y la vía XIX per loca marítima, la Mansión Aquis Celenis ha sido identificada con Iria Flavia.

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.

Otro asentamiento antiguo de esta ría es el de Adro Vello, situado en el extremo norte de la península del Grove, a la entrada de la ría, dominando por tanto el

<sup>142</sup> Se refiere a los naturales de la zona con tradición familiar en la misma.

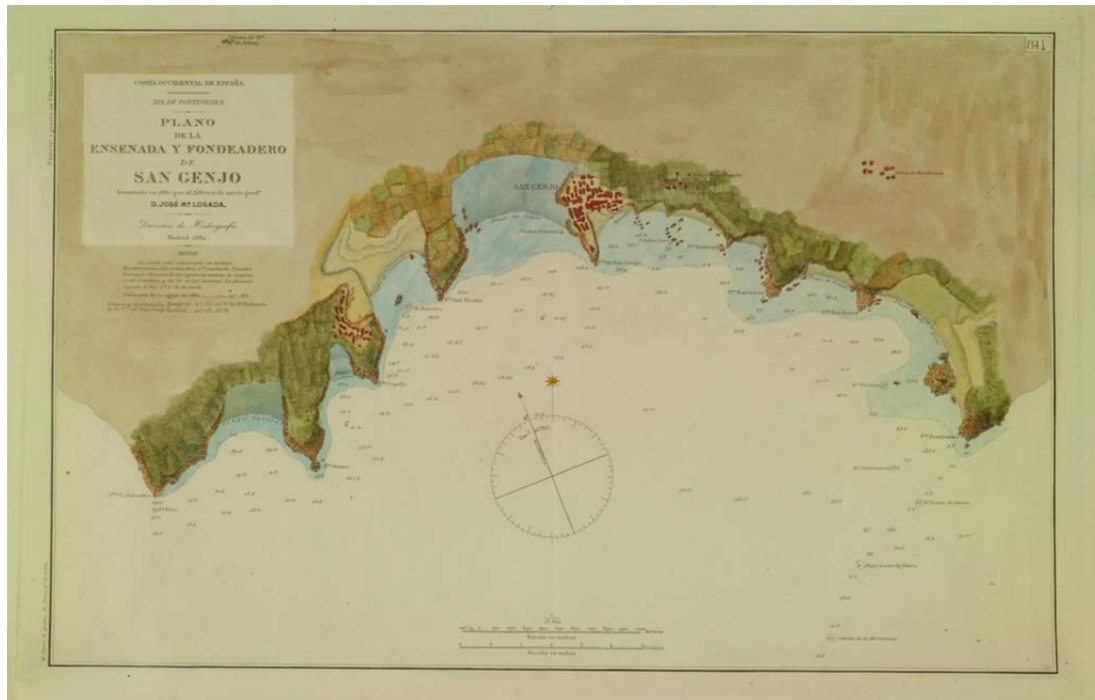
<sup>143</sup> Sin embargo, que en la actualidad no se conozcan, al menos oficialmente, no significa que éstos no existan.

<sup>144</sup> Unos 41 kilómetros.

acceso marítimo al interior. Surge como una villa y factoría romana de salazón durante los siglos I al IV a la que sigue una <<densa necrópolis>> de inhumación entre los siglos V y VII al XVIII, a la vez que entre los siglos XII al XIII se erige en este lugar una torre y una fortificación (Sánchez Pardo 2012).

#### 6.1.16.-Ría de Pontevedra

La ría de Pontevedra se abre entre la punta de Cabicastro y el cabo de Udra, con 2,6 millas de ancho en dirección norte - sur, tiene una longitud de doce millas náuticas, adentrándose en dirección nordeste y es amplia, limpia, de fácil acceso y ofrece numerosos fondeaderos de los que el puerto de Marín es el más importante. La ría se



Abra de Sangenjo en la costa norte de la ría de Pontevedra. José María Losada 1882.

encuentra abierta al oeste, pero la barrera formada por las islas de Ons y Onza así como los islotes asociados, protegen de los mares que se levantan con los temporales del tercer y cuarto cuadrante. El río principal que desemboca en la ría es el Lerez que bordea, encauzado, a la histórica ciudad de Pontevedra.

El puerto de Marín está reputado como seguro y limpio, así viene descrito en los derroteros históricos consultados donde se destaca su gran capacidad para recibir numerosas naves en seguridad. Pontevedra fue el gran puerto medieval de Galicia. En el derrotero de Howden nos lo describe de la siguiente manera:

Después, en tierra de ese rey y no lejos de la isla de Sálvora, hay un puerto bueno llamado Punteuedre, y hay allí un buen burgo también llamado Pontevedra. Y ante ese puerto hay una isla grande llamada Amis que se deja a la derecha al entrar (Howden 1191).

En la segunda mitad del siglo XVI Pontevedra es una de las ciudades más importantes del Reino de Galicia y cobija el puerto pesquero más importante del noroeste peninsular. La riqueza de las pesquerías, sobre todo de sardina, las recoge el licenciado Molina en su obra haciendo referencia a su exportación ya transformada rumbo a los puertos de Andalucía y Valencia (Molina 1675) y aún hasta Sicilia. Su cofradía de mareantes acoge a unos dos mil miembros. La importancia marítima del

puerto pontevedrés durante la Baja Edad Media tiene reflejo en la presencia de importantes navegantes en las flotas de descubrimiento tanto españolas como portuguesas que jalonaron los últimos años del siglo XV. Juan da Nova, nacido en Pontevedra aunque criado en Lisboa, es uno de esos marinos gallegos que se vieron pronto inmersos en los descubrimientos derivados de la navegación oceánica iniciada en estos tiempos. Descubridor de las islas de Ascensión (bautizada por él como Concepción), de Santa Elena, y la que lleva su nombre en el canal de Mozambique (Landín Carrasco, 1991).

Pedro Sarmiento de Gamboa será otro de los marinos ilustres nacidos en este puerto (hacia 1532). Los hermanos Bartolomé y Gonzalo García de Nodal fueron hijos asimismo de esta villa. Participaron a las órdenes de Alonso de Bazán en la Escuadra del Mar Océano que se aprestaba en La Coruña (Landín Carrasco, 1991).

Pero Pontevedra verá disminuir su importancia, en la misma medida que otras poblaciones medievales situadas en el fondo de sus respectivas rías, aunque en este caso su disminución poblacional será más tardía, pues su población pasa de 1495 vecinos en 1557 a 1000 en 1587 (alrededor de 6728 y 4500 habitantes respectivamente).

#### 6.1.17.-Ría de Vigo

La ría de Vigo se encuentra entre cabo del Home en la península del Morrazo y cabo Silleiro al sur, este brazo de mar se interna en el continente en dirección ENE durante 15 millas, con anchuras de entre 5 millas y 4 cables. Alcanza su mayor angostura en el estrecho de Rande, con 700 m, y se ensancha en la ensenada de San Simón, disminuyendo en profundidad. Las orillas están dominadas por elevadas cumbres, las cuales al descender hacia el mar forman ensenadas que ofrecen abrigo a



Fortaleza de Monterreal, Baiona. Fot: MSC.



las embarcaciones. Las orillas de la ría son accidentadas con numerosos peligros para la navegación. Mientras la orilla norte es bastante sucia, la sur es más limpia. La ría culmina en la abrigada y espaciosa ensenada de San Simón, de fondos blandos y aplacerados. La profundidad máxima en la ría es de 43 m. Su entrada está protegida de los vientos y de la mar del tercer y cuarto cuadrantes por las islas Cíes como si se tratara de un rompeolas. Las rías de Pontevedra y Vigo son consideradas excelentes por la facilidad de su acceso y por encontrarse libres de obstáculos <<[...] la ría de Vigo es la más espaciosa y abrigada que para escuadras posee la costa occidental de la Península>> (P. Riudavets y Tudury 1867).

Esta ría ha servido asimismo como refugio y punto de espera a la hora de tomar cualquiera de las barras de la costa norte de Portugal, dado que a la hora de acceder a cualquier puerto de aquella costa debe irse con <<tiempo muy seguro>> (P. Riudavets y Tudury 1867) por la peligrosidad de su acceso, sobre todo en barcos de vela.



El arenal, Vigo a finales del siglo XIX. Archivo

En sus costas se ubican multitud de poblaciones, algunas de importancia como las villas de Cangas y Moaña en la orilla N y Baiona, Panxón y Canido en la del S, En la ensenada de San Simón se sitúan los antiguos puertos medievales de Redondela y Ponte Sampaio. El puerto de Vigo el más importante del sur de Galicia se sitúa en la orilla sur de la ría.

El licenciado Molina en su Descripción de Galicia (Molina 1675) (Mondoñedo, 1550) nombra a los puertos de Vigo, Redondela y Cangas en la ría de Vigo que describe como <<buen a ría>>. Los dos primeros los define como de gran <<pefca de sardina y pefcada>>, mientras que a Redondela lo caracteriza por su riqueza en congrio. Nada más se añade, salvo que sus exportaciones afectan al resto del Reino y aún parte de la producción se exporta por tierra a Castilla.

La ensenada de San Simón, es un refugio abrigado a todos los vientos que ha destacado como refugio seguro para embarcaciones y que a la postre ha dado lugar a su fama como cementerio de buques de la Flota de la Plata de 1702. Su historia está ligada a la presencia de la villa de Redondela, situada en la relativa seguridad que

ofrecía el fondo de la ría, como el resto de las villas costeras medievales gallegas de entidad. El incremento de la seguridad en el Atlántico, junto con el progresivo encenagamiento del fondo de la ensenada, provocó que decayera su importancia en beneficio de otros asentamientos situados más al exterior, entre las que destacó la actual ciudad de Vigo, inicialmente simple refugio de los pescadores de Redondela. Frente a la playa de Cesantes se encuentra la isla de San Simón que ha servido de asiento a diversos establecimientos monacales. Las diferentes acciones bélicas de las que fue escenario la ría de Vigo, junto con sucesivas epidemias, hizo que las órdenes religiosas ocuparan y abandonaran sucesivamente la isla hasta que por Real Orden de 6 de junio de 1830 se estableció en esta isla el lazareto de su nombre. La creación de este lazareto conllevó el traslado del hasta entonces existente en la ría de Pontevedra situado sobre la isla de Tambo, hecho este que coadyuvó al despegue de Vigo como puerto comercial y el desarrollo de Redondela.



Playa de Bouzas, Vigo. En este punto tuvo lugar el desembarco de la expedición de Drake y Norris de 1589, tras la derrota sufrida en Lisboa.

San Payo de Luto actual Pontesampaio, al fondo de la ensenada de San Simón fue el nombre de un castillo que cobraba peaje en el paso del río y que consta como tomado por Almanzor en 997, situado en punta Castelo en la orilla N del estero del río.

#### 6.1.18.-Baiona

La ensenada del puerto de Baiona tiene una milla de abra, entre las Estelas y la punta del Buey y penetra en el continente casi cuatro millas. Este puerto está muy combatido de los vientos del cuarto cuadrante,<sup>145</sup> los cuales, al convertirse en temporal, meten mucha marejada en la concha y el puerto (P. Riudavets y Tudury 1867) asimismo esta ensenada contiene varios bajos peligrosos, tanto en su recinto como por fuera de su boca (P. Riudavets y Tudury 1867). Gran parte de las orillas de

<sup>145</sup> Oeste al norte.

esta ensenada están constituidas por extensas playas como las de Panxón (San Juan), de América o de Canido y de las Ramallosas o de Ladeira.

Situado en el sector más meridional de las Rías Bajas, es el mejor puerto natural de toda la costa al sur de la ría de Vigo hasta bien entrada la costa portuguesa, e incluso más allá, debido a las difíciles desembocaduras de los ríos, que constituyen los puertos en una costa sin refugios.

Al S de monte Lourido se encuentra la desembocadura del río Miñor que da acceso a un estero donde se ubica la población de Santa Cristina de la Ramallosa donde poco más allá se encuentra el último punto navegable con marea alta, que ostenta el sugerente nombre de O Burgovedro.<sup>146</sup> El puerto de Baiona es el sustituto de la Baja Edad Media del anterior altomedieval situado en la ensenada que forma el río Miñor en su desembocadura. En este lugar se situaba el puerto de Miñor: <<Deinde (Pontevedra) [est portus qui] dicitur Mior, et in burgo illo sunt due turres lapidee que dimittende sunt a sinistris intransium>> (Howden 1191). Deducimos de lo anterior que la población más importante del seno de Baiona era Miñor, en la Ramallosa, fortificada con dos torres, situadas probablemente en el acceso al puerto. Destaca además que el futuro puerto de Baiona no es siquiera citado. En nuestros días, al igual que ocurre en la ría de La Coruña, todavía se conserva el topónimo Burgo y el todavía más descriptivo de Burgovedro. Era un puerto de marea en la Edad Media, tal y como ocurre en la mayoría de estos puertos medievales (Ferreira Priegue 1988, 56). Este antiguo puerto estaba ya cegado en el siglo XVIII, admitiendo sólo el paso de pequeñas embarcaciones (Tofiño de San Miguel 1789).

Alfonso IX otorgó, en las islas Cíes, a Baiona la Carta Puebla o Fundacional el 7 de mayo de 1201, convirtiendo a la vieja Erizana en villa de realengo, lo que será capital para su desarrollo posterior como puerto estratégico en el Atlántico. Este monarca también fundaría la ciudad de La Coruña que, junto con Baiona, representará el poder real en el noroeste de España durante más de 600 años. Su status de fortaleza real le dio a este puerto una gran relevancia hasta casi alcanzar la época contemporánea. El puerto, junto a la fortaleza que le daba resguardo, se convirtió en refugio para las naves, no sólo frente a las inclemencias meteorológicas sino también a los riesgos bélicos o de la piratería. La villa se convertía así en un enclave estratégico de la corona castellana frente a la navegación atlántica.

El tráfico marítimo en la zona se vio atraído tanto por la seguridad de su puerto como por la protección jurídica que ofrecía su pertenencia a la corona. Por su condición de realengo - en una Galicia dominada por señoríos - fue uno de los pocos puertos a los que se benefició en las Cortes de Jerez de 1268 con la concesión de licencia para efectuar operaciones de carga y descarga de mercancías procedentes del exterior, gracia que se ratificará en 1425 a partir de ese momento sólo La Coruña y Baiona están autorizados en Galicia a importar mercancías extranjeras. Baiona, por su privilegiada posición frente a la ruta atlántica y a su estatus como plaza fuerte real, estará implicada en la ruta comercial atlántica, tal y como atestiguan los numerosos materiales arqueológicos recuperados de su puerto.

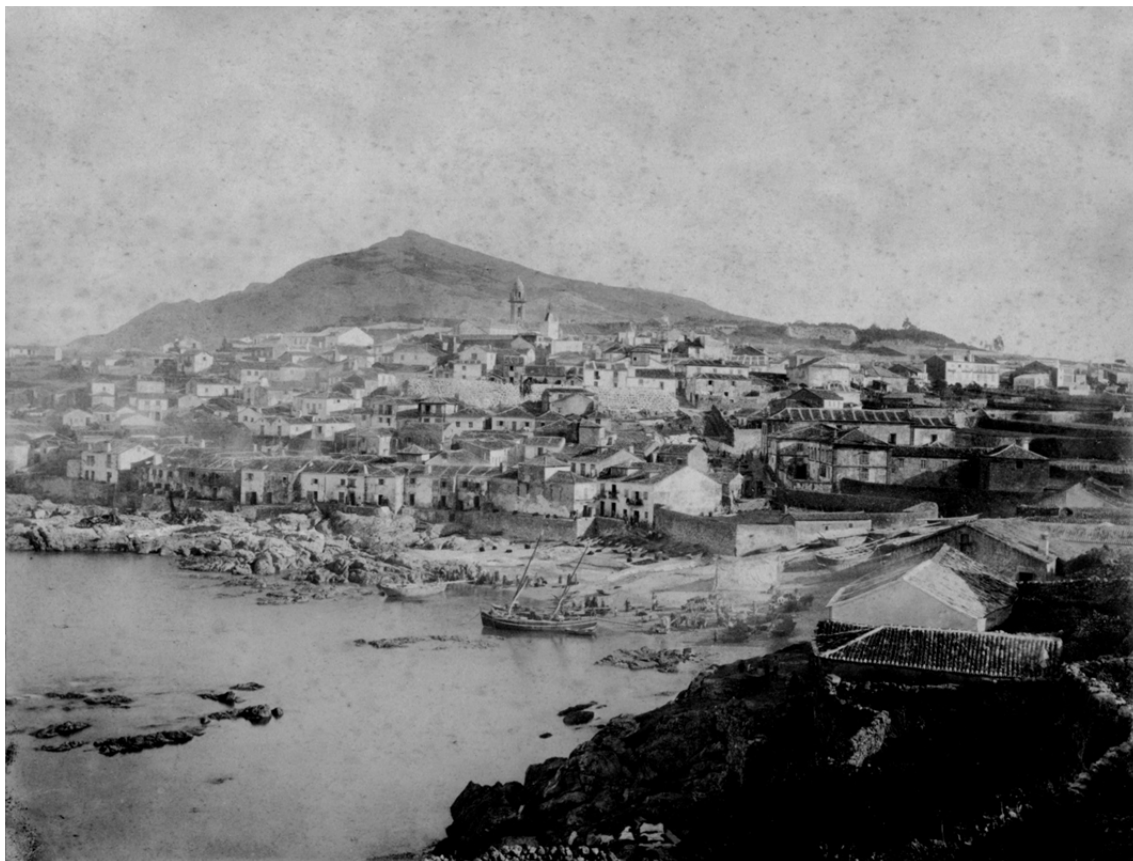
Pronto se especializará en el mercado con otros puertos de la fachada atlántica europea. Producto de esas relaciones comerciales entre Europa, América y posteriormente Asia, se detecta un clima de bonanza económica que se traduce en un notorio desarrollo de la villa, con la construcción de numerosos edificios y el desarrollo portuario.

<sup>146</sup> Vedro, de vetus -eris: viejo, antiguo.



El puerto de Baiona, capaz de recibir embarcaciones de alto bordo, se fortificó mediante la construcción de la fortaleza en Monte Boi, conocida como Monte Real, que se apoya sobre un asentamiento castreño en una península de 700m de extensión. En ella se edificó un castillo medieval escenario de numerosas pugnas por su dominio que abría la posesión de la propia villa y de su Hinterland. Alfonso V (c. 994 - 1028), durante una visita a este puerto, ordenó la restauración de la fortaleza afectada desde su toma por los árabes en el año 967. La defensa se ocupaba tanto de proteger al puerto como de servir de freno a cualquier intentona procedente del vecino Portugal. No se puede calificar a esta población de agente pasivo en la pugna por el dominio del Atlántico, pues la propia villa armaba sus naves y ejercía el pillaje sobre las embarcaciones que circulaban sobre estas costas aprovechando su situación estratégica. Esta tradición de ataques al comercio marítimo no lo perdería esta villa (ni otras gallegas) hasta el fin de las guerras napoleónicas. La fortaleza del monte do Boi pasa a denominarse Monterreal a partir de las normas establecidas por los reyes Católicos para hacer que los vecinos habiten en la protección de sus muros, esto se produce en 1497, momento en el que además se otorgan diferentes privilegios como la exención de servir en la Armada de Castilla y la licencia para emprender por su cuenta la guerra en corso, tradición esta que debía estar muy arraigada y que explica la fuerte implicación de la villa en este <<negocio>> a lo largo de los tres siglos siguientes. La exención de servir en la Armada Castellana sin duda estaba compensada sobradamente con esta guerra irregular realizada con fondos privados.

La importancia que alcanzará el puerto de Baiona en la Baja Edad Media, explica que tras la gesta colombina este puerto fuera el primero de la Europa continental en tener noticia del descubrimiento. Las dos carabelas supervivientes; Pinta y Niña se separaron debido a un huracán y ambas retornan a Europa. Colón arriba a Lisboa, mientras que Pinzón llega antes a Baiona, convirtiéndose este puerto en el primero



Puerto de La Guardia, septiembre 1891. Jaspe, Archivo.



europeo en tener noticias del descubrimiento geográfico más importante de la Historia.

En 1549 el Licenciado Molina (Molina 1675, 62) hace referencia a la importancia de este puerto como el <<que mas nauios tiene a la contina>> y lo define como <<el primero de la cofta de Galicia>>. Destaca además sus buenas defensas con varias <<Torres con mucha y muy buena artillería>>.

Esta prosperidad será un acicate para los peligros que acechan en la franja Atlántica. Los asedios y ataques se suceden, en 1533 son los franceses quienes mediante una flota de 56 barcos intenta expugnar la plaza, los sigue en 1585 el, a la sazón, pirata, Francis Drake, que con 1500 hombres ataca la fortaleza defendida por Diego Sarmiento de Acuña el cual, asistido por las milicias le infligirá una más de las muchas derrotas que el inglés sufrirá a manos de las armas españolas.

### 6.1.189.-Tuy - La Guardia

El puerto de La Guardia el más meridional del Atlántico gallego<sup>147</sup> es quizás el que peores características de seguridad presente de todos. Muy expuesto al oleaje y con escasez de espacio y de difícil acceso por la cantidad de bajos existentes, hace que no se recomiende su uso como puerto de arribada salvo en casos de verse gravemente comprometido sobre la costa, o bien verse perseguido de enemigos (P. Riudavets y Tudury 1867).

Vicente Tofiño lo describe a finales del siglo XVIII como pequeña cala para embarcaciones de pescadores (Tofiño de San Miguel 1789, 72).

El puerto de Tuy era un puerto fluvial, situado a 16 millas de la desembocadura del río Miño, de importancia muy disminuida por los aportes del río que hacían poco practicable el acceso desde el océano a este puerto.

El río Miño, navegable, pero con una peligrosa barra, era una vía de penetración en el continente por una distancia considerable. Los bancos de arena son móviles y varían continuamente, por lo que se hace imprescindible conocimiento de su disposición antes de penetrar hacia el río. En época romana y aún en la Edad Media era la vía de exportación de los caldos de Ribadavia. En el derrotero de Howden se pone de manifiesto la existencia de esta ciudad a la que califica de buena y denomina Tine (Howden 1191).

Posteriormente y debido a los aportes aluviales el río irá perdiendo importancia, hasta llegar al siglo XVI, momento en el que únicamente destacará por su importancia pesquera. Sebastián de Ocampo, primer europeo en circunnavegar la isla de Cuba era natural de esta villa.

### 6.2.-Alertas, fachos y faros

Galicia es, de todos los territorios de la península ibérica la que contiene un mayor número de topónimos relacionados con <<faros>> de interior (Sánchez Pardo, 2014). Esta densidad no envidia en absoluto a la conservada en el ámbito marítimo. Su asentamiento se escogía por su amplia visibilidad y cercanía al lugar donde debería recibirse el aviso. La pervivencia de estos puntos fue muy amplia. El mejor ejemplo lo tenemos en la Torre de Hércules de La Coruña, en uso al menos desde la Alta Edad Media hasta el final de las Guerras Napoleónicas.

<sup>147</sup> Exceptuamos el tramo final del río Miño.

La vigilancia costera era una manera de apoyar y colaborar en la seguridad en el mar. Si bien hasta bien avanzado el siglo XVII no podemos hablar de un sistema de



La ubicación de las atalayas y vigías se escogía por su dominio visual, tanto de la costa como de los aproches, para el acceso a los puertos y rías. Las islas Cíes vistas desde la vigía del facho del Castro de Donón, Cangas do Morrazo. Fot: MSC.

iluminación costera y para eso en unos lugares muy concretos como La Coruña (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004), (Bello Diéguez y Vigo Trasancos, Ciudad y Torre, Roma y la Ilustración en La Coruña 1991) y Finisterre (Alonso Romero 2002), la vigilancia de la costa aparece ya desde inicios de la época medieval.

Desde a alta Idade Media foron os monxes do Cister (del monasterio de Oia) vixías constantes a cuia sombra podían vivir tranquilos os moradores da bisbarra. A súa vida de inmolación e sacrificio non lles impedía entregarse con asiduidade a enxergar o horizonte, coa fin de previr e rexeitar cantos inimigos intentaron cometer desmáns naquelas costas (A. Yáñez Neira 1974).

Los fachos y otras alertas no sólo funcionaban para dar aviso a las poblaciones costeras o para transmitir el peligro al interior. Este sistema de alarma sin duda fue asimismo empleado por las naves que navegaban a su vista para anticipar la presencia de elementos hostiles en su ruta, pudiendo así buscar refugio en los puertos al abrigo de sus defensas. Los buques por su parte podían comunicarse con la costa bien a viva voz o enviando despachos a través de embarcaciones de aviso a los puertos. Otro tipo de comunicación era a través de banderas que dieran cuenta de la nacionalidad, cargo del comandante o general de la flota, etc. Los disparos de la artillería podían transmitir un saludo, una despedida o una petición de auxilio cuando un buque reclamaba asistencia. En ocasiones para estas señales se empleaba un morterete de hierro o bronce de escaso tamaño y sin proyectil que producía una fuerte detonación capaz de atraer la atención en un amplio radio.

162

[illegible]

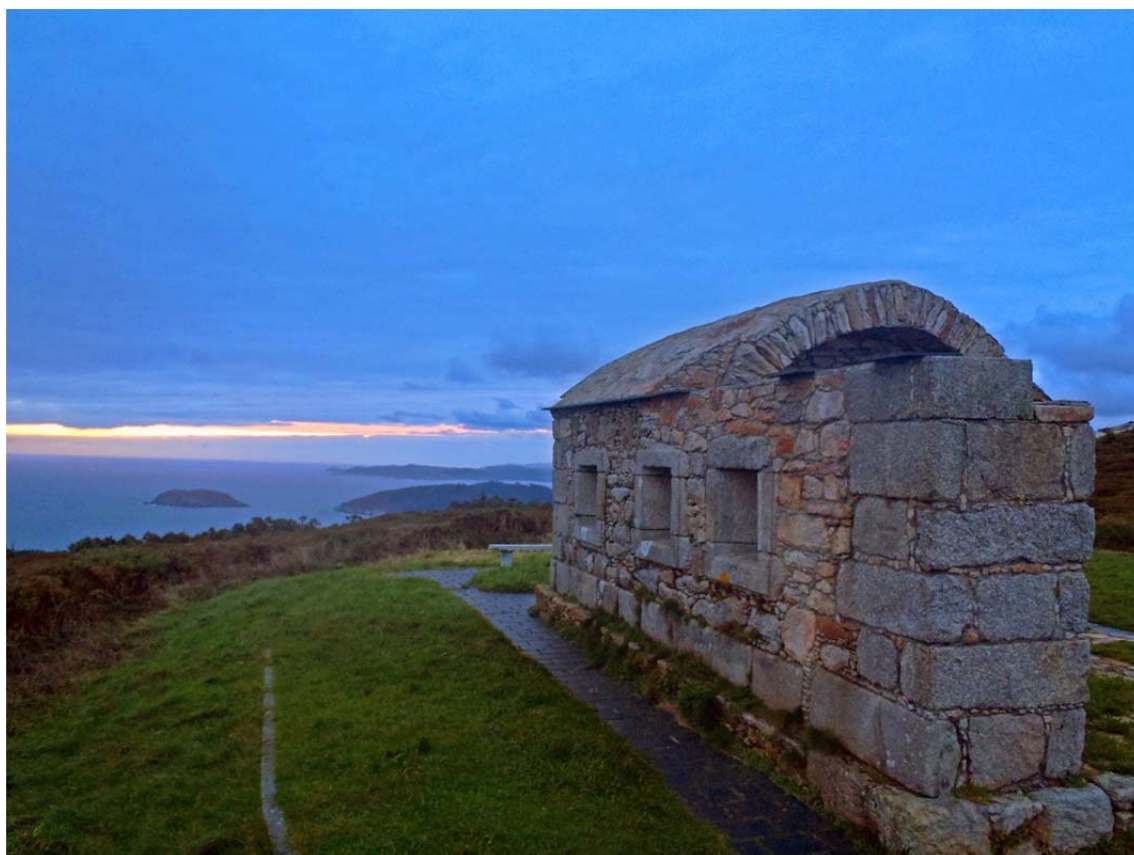
El tercer topónimo se nos muestra en el cercano puerto de La Guardia: <<La Atalaya es un fuerte circular que hay encima de la punta del mismo nombre, ó sea la extremidad NO. De la península que forma la costa S. del puerto>><sup>148</sup> (P. Riudavets y Tudury 1867, 314).

A pesar de lo que pudiera parecer, no todas estas alertas se situaban frente al mar abierto, existían asimismo en aquellos puntos que dominaban el acceso a las rías y a los puertos allí situados, aún sin contar con amplias panorámicas frente al océano. Así en punta Rebordiño, en Muros, existía una atalaya cuyo topónimo todavía pervive.<sup>149</sup>

En cuanto a su situación, estos establecimientos, formados por construcciones de piedra, en ocasiones se han confundido con construcciones más antiguas debido a su localización. Las vigías se instalaban en lugares prominentes, precisamente en puntos elegidos con anterioridad para establecer asentamientos de la Edad del Hierro. Así la construcción en piedra circular de una de estas vigías se confundió con una construcción del castro de Castromiñán en Finisterre.<sup>150</sup>

A la hora de tomar en consideración estos establecimientos, hemos de coincidir en que no todos tuvieron el mismo objetivo y mucho menos fueron coetáneos, y si entre algunos de ellos existe visión directa, esto no quiere decir que siempre fuera un aspecto buscado o determinante para su ubicación.

El origen de un sistema de vigilancia y control sobre el medio marino parece documentarse por primera vez en los esfuerzos realizados para contrarrestar las incursiones tanto normandas como musulmanas. No podemos descartar sin embargo un origen anterior en época germánica para esta región y por supuesto consideramos segura su existencia en el período de control romano del Atlántico. Tras las



Amanecer en la Vigía de Bares, perteneciente al sistema defensivo de Ferrol establecido en el siglo XVIII: Junto a la vigía del monte do Limo, en Cariño, era la primera instalación en percibir los movimientos de los buques procedentes del norte de Europa y que recalaban sobre cabo Ortegal. Desde aquí, el 3 de mayo de 1589, se divisó por primera vez a la Contra Armada inglesa. Fot: MSC.



convulsiones de finales de época romana, la vida en las costas gallegas durante la Alta Edad Media, se podrá calificar de cualquier forma salvo tranquila. La irrupción de una creciente inseguridad desde el norte de Europa a través de la ruta marítima, forzará el abandono o fortificación de los asentamientos costeros. La presencia de merodeadores y expediciones militares enviadas desde el sur de la Península por los musulmanes, se verá continuada por las invasiones normandas que, a pesar de intentarlo no fueron capaces de establecerse en la Península. Las incursiones de los hombres del norte forzaron a establecer en varios puntos de Europa atalayas y almenaras que permitieran a las poblaciones costeras tomar las medidas defensivas necesarias con suficiente antelación. El reino de Noruega, incluidas las islas Orcadas, y la de Man, establecieron vigías en la costa que avisaban de cualquier incursión mediante fuego y humo. Además en la Saga Orkneyinga, se hace mención a la existencia en las islas Feroe de balizas de fuegos (Hague y Christie 1975, 10).

### 6.2.1.-Alertas

Incluimos con esta denominación a aquellos puestos destinados a servir de vigilancia sobre el mar. Se trata de un vínculo entre el medio marino, hostil a la presencia humana, y el medio terrestre o continental, aquel que es el natural del ser humano. El control de las aguas costeras se realiza desde la costa en el arco que alcanza el horizonte dominado por el observador. La posibilidad de mantener una inteligencia sobre lo que ocurría en las aguas próximas, donde debían recalar los buques que se dirigían a los puertos del noroeste, era de vital importancia a la hora de prevenir incursiones enemigas. Con fecha 2 de junio de 1524, durante la guerra mantenida con Francia, el capitán general de Galicia, Antonio de la Cueva, dirige una provisión al alférez Francisco Pardo, ordenándole entre otras cosas: <<probeed de las guardias e atalayas que fueren necesarios >> (Rodríguez Alonso 1987).

Esta preocupación será una constante en todos los conflictos que tuvieron como escenario las aguas que rodean el noroeste peninsular. En el fracasado intento de toma de la ciudad de La Coruña en 1599 por parte de una Armada holandesa, se insta al capitán general de Galicia Don Luis Carrillo de Toledo a que tuviera vigías en la costa (Frías 1972-73).

Pero además de motivos bélicos o de seguridad, también existían atalayas de vigilancia costera vinculados a labores extractivas y otras destinadas a actuar ante o frente al tráfico marítimo que discurría frente a la costa.

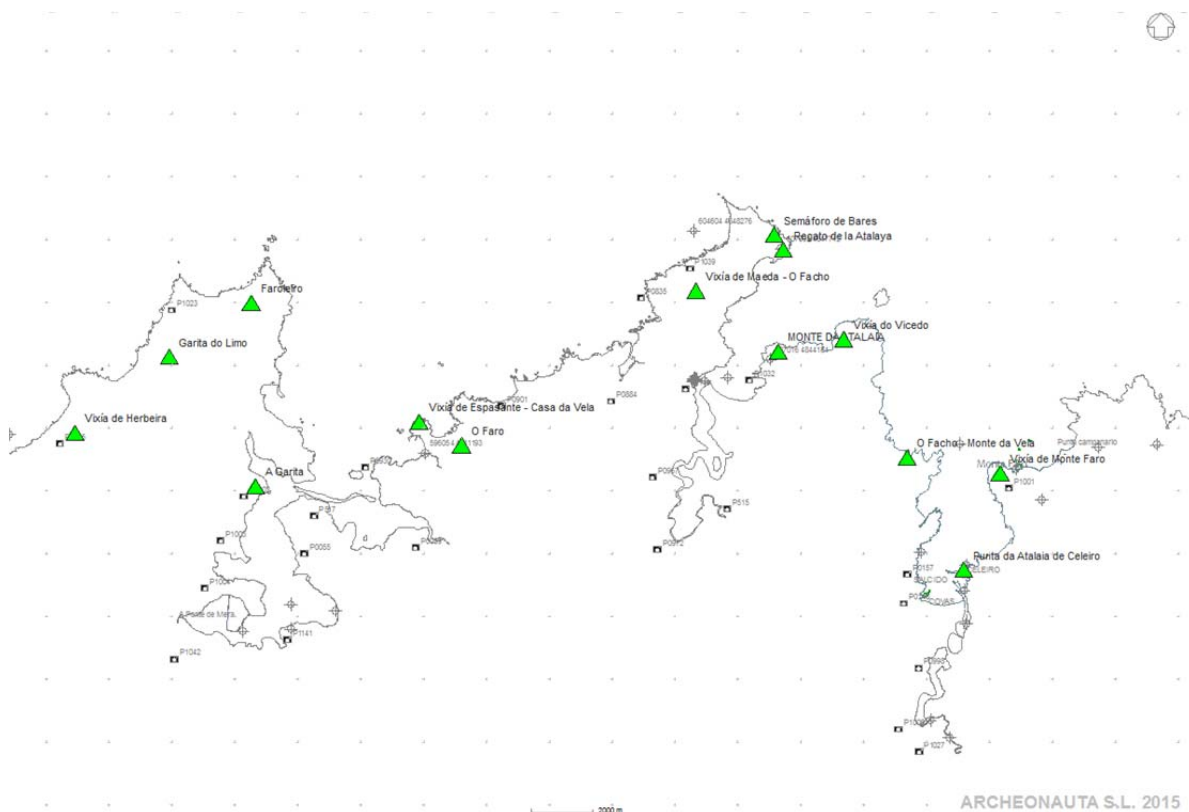
En el primero de los casos la principal pesquería que se benefició de la existencia de vigías en la costa y que los establecía para tal fin, fue la pesquería o mejor dicho caza de la ballena. Para ello se destacaba, en las alturas próximas a la base de la pesquería un vigía experto que a través de sus ayudantes, transmitía a los responsables de la estación ballenera la presencia de presas. Los cazadores zarpaban al encuentro de los cetáceos que se ponían de manifiesto a largas distancias por el vapor emitido al respirar y los saltos que en ocasiones realizan algunas especies.

La actividad de estos atalayeros nos la describe el licenciado Molina de la siguiente manera:

Subefe vna atalaya a la punta de una fierra, que cae fobre la mar, y de alli vè de lexos faltar cantidad de agua para arriba, haciendo mucha efuma, y aun la mifma vallenga viene la mitad del cuerpo fuera del agua; y afsi la atalaya dá avifo a los Marineros (Molina, 1675, pág. 76).

No podemos descartar su empleo en otras pesquerías, como la de la sardina o incluso la del bonito<sup>151</sup> - o la del atún - peces que se ponen de manifiesto a través de las turbulencias que provocan en la superficie cuando se persiguen entre sí, o por las aves que les dan caza.

Es más que probable que se diera un uso dual de alguna de estas atalayas promovidas por intereses privados, al menos durante la temporada de caza o pesca, pues los vigías establecidos para localizar a estos mamíferos podían servir de aviso asimismo para el control de las aguas costeras. Un ejemplo lo tenemos en lo sucedido con el galeón Regazona, cuando se vio abocado sobre las islas Sisargas. Para salir de la comprometida situación fue auxiliado por varias embarcaciones de balleneros, sin duda alertados por los vigías de la pesquería de ballenas, instalada en Malpica, situados sobre el cercano cabo San Adrián, todavía denominado en 1812 como cabo Baleeiros, según aparece en una carta náutica manuscrita firmada en Ferrol el 18 de mayo de 1812, firmado por Antonio Alcalá Casano y que se conserva en la Biblioteca Nacional.<sup>152</sup>



Distribución de las estaciones de aviso y vigilancia costeras en el extremo septentrional de la Península Ibérica, se aprecia cómo además de situarse de cara al mar abierto, también existen otras de clara vinculación hacia el interior de las rías.

La labor de control sobre el mar podía tener en ocasiones motivos sentimentales, vinculados a la preocupación de los deudos de los marineros por su seguridad. En determinados lugares con amplia visión sobre los aproches a los puertos pesqueros se construían pequeñas capillas donde refugiar a sus parientes mientras aguardaban su

<sup>151</sup> Hasta no hace muchos años en el verano era posible distinguir bancos de bonitos desde el faro de la Estaca de Bares.

<sup>152</sup> Segundo Plano Geométrico de los Puertos y Costa que media desde las Yslas Cisargas a la Ría de Muros.

regreso. Capillas como la de Nosa Señora do Monte en Camariñas, San Xiao en Cariño, Nosa Señora da Barca, San Guillermo en Finisterre, Santa Tecla, etc., parece que debieron tener mucho que ver con la visión directa del mar desde tierra firme.

Muchas de estas capillas desarrollaron sus propios ritos destinados a propiciar el favor del santo titular del recinto religioso. La costumbre de <<cambiar la teja>> quizás sea el más famoso de estos ritos que consistía en acudir a una de estas ermitas o iglesias vinculadas con el mar y cambiar la posición de una teja en la dirección del viento deseado. En el caso de Nuestra Señora del Faro, en Corme, realizaban el rito de cambiar la posición de una teja con el objeto reflejado en las siguientes coplas:

Vamos xunto á Virxe  
do monte do Faro  
que nos mande o vento  
para que chegue o barco.

Fun tres veces a ti, miña Virxe  
para que o ventiño lle mandes a popa  
ao meu home, que fai moito tempo  
que está de viaxe e queda sen roupa.  
(Mariño Ferro, 1987, pág. 207).

Las alertas, vigías, atalayas, etc., situadas en los puntos de recalada y en los enfoques de los principales puertos, permitían tener noticia cierta de la presencia de embarcaciones enemigas o al menos sospechosas en las inmediaciones. Durante el ataque de la Armada inglesa de 1589, su presencia fue advertida tras recalcar en territorio español por la vigía de Bares. Drake, como es habitual en el tránsito del golfo de Vizcaya, había recalado sobre el cabo Ortegal con objeto de obtener una situación en la progresión hacia La Coruña. En la mañana del 4 de mayo de 1589, se recibió aviso en La Coruña de la vigía de Bares de haber pasado la armada enemiga frente al cabo de la Estaca la tarde anterior. Horas más tarde, al mismo tiempo que se encienden hogueras en el cabo Prior, llegan mensajeros de esa vigía con nuevos avisos (Saavedra Vázquez, 1989, pág. 88).

En las eminencias inmediatas a la mayoría de los puertos y rías gallegas, tanto en aquellos de época medieval como moderna, registramos topónimos referentes a las vigías que desde ellos se hacían, como primera línea de defensa. Estas alertas se sitúan siempre en la costa, en la misma orilla donde se sitúa la población principal, con objeto de no precisar cruzar el río para dar los avisos y así demorarse lo menos posible a la hora de dar cuenta de cualquier novedad. En el caso de los más antiguos, registramos este tipo de topónimos en las inmediaciones de la desembocadura de los ríos que los acogen, mientras que aquellas vigías o alertas situadas más hacia el exterior de las rías serían de cronología más reciente. Por último los establecimientos más recientes se situarían en eminencias que dominaran amplios horizontes desde la costa, como es el facho de la costa de la Vela en Cangas o las vigías del Limo o de Herbeira, vinculadas a la defensa de la base naval de Ferrol. Un ejemplo lo tenemos en las defensas de Santiago de Compostela durante la Edad Media. Desde la fortaleza de La Lanzada se vigilaba la entrada sur de la ría de Arosa y desde aquí mediante el facho se transmitía a la fortaleza de San Sadurniño en Cambados. Esta señal era vista hasta Villanueva de Arosa desde donde se avisaba a Catoira, en las Torres del Oeste poniendo en marcha el mecanismo de defensa. Este sistema aparentemente coherente en el caso de la ría de Arosa, se repite en la ría de Ortigueira. En la entrada de esta ría se encuentra el puerto de Espasante en el

cual, en su castro se sitúa la <<Casa de la Vela>> del siglo XVIII<sup>153</sup>. Desde este castro hay una visual clara con el castro de San Esteban de Sismundi, que en su momento acogió una fortaleza medieval <<Castrum Sancti Estephani de Ortigarea>> (Carré Aldao, 1936). Por último desde aquí en otra visual se contacta con la villa y puerto de Ortigueira.

Compartimos el parecer de Sánchez Pardo de que <<Las trazas toponímicas indican que pudo haber existido una conexión visual entre puntos de vigilancia desde al menos A Guarda hasta Ribadeo>> (Sánchez Pardo, 2014), aunque para poder compartir esta hipótesis deberíamos establecer la coetaneidad de los puestos, para el momento histórico escogido.

El sistema de vigías más reciente está vinculado a la defensa de la ría de Ferrol y de su base naval. Fue establecido a mediados del siglo XVIII, en el punto de recalada de Ortegá<sup>154</sup> y desde allí hasta la base naval.

Hasta el momento hemos identificado alrededor de un centenar de elementos vinculados con la vigilancia terrestre del ámbito marítimo gallego. En el monte de Santa Tecla, el cual domina la desembocadura del río Miño y donde se encuentra uno de los poblados de la Edad del Hierro más destacados de toda la comunidad gallega, presenta en una de sus cimas el topónimo de Facho, justamente donde se situaba una garita de vigilancia:

Los dos picachos en que termina el monte de San Rego están arrumbados NE - SO. En el del Norte, así llamado (el de Facho), existen los restos de la antigua **caseta de vigía**, es el más alto de los dos, y a su caída meridional está emplazada la capilla de Santa Tecla, de la cual ha tomado nombre el monte (P. Riudavets y Tudury 1867, 309).

El facho de Lourido servía de aviso a la ría de Camariñas - Muxía. Estaba en vista con el facho de Touriñán que domina al cabo homónimo. El facho de Donón, en la costa de la Vela, es la más famosa de todas las construcciones de este tipo en Galicia. Desde sus 189 m sobre el nivel del mar, en el extremo occidental de la península del Morrazo, se divisa desde **Cabo Silleiro** en Baiona, la entrada de la Ría de Vigo, **las Islas Cíes**, la Ría de Pontevedra con las Islas Ons, toda la Costa de la Vela, **Finisterre** y todo el frente Atlántico que rodea esta costa. Asentado sobre el castro de Berobriga, un asentamiento surgido a partir del culto al dios indígena Berobreo, se le ha intentado atribuir un origen de época romana pero sin el más mínimo criterio de veracidad. La factura de esta construcción, una de las mejor conservadas de Galicia, parece situar su cronología en el siglo XVIII.

También en el viaje que Domenico Laffi realizó hasta Finisterre en el año 1670 se menciona la existencia de un farol (Hall 1997) que, además de encenderse para reconocer el cabo, se encendía cuando una nave enemiga se acercaba a la costa, los cuales a su vez encendían otras hogueras; de manera que en el espacio de una hora todo el reino de Galicia estaba advertido del peligro (Alonso Romero 2002).

Los puestos estaban atendidos por los propios vecinos y era una de las tareas más útiles de las milicias locales, permitiendo poner sobre aviso a las poblaciones de la presencia de actividad hostil en el mar. La vigilancia permitía a las embarcaciones pesqueras y de cabotaje alcanzar refugio en los puertos y a éstos preparar su defensa

<sup>153</sup> Lo que no quiere decir que con anterioridad no existiera una vigilancia en este punto.

<sup>154</sup> Esta disposición, claramente orientada al norte, deja bien a las claras el origen del enemigo.



o evacuación según los casos. Se escogía gente de mar para las vigías pues estaban más capacitados para describir el tipo de navíos avistados, su rumbo y número, y aún su nacionalidad, y poder así dar noticia fehaciente de la actividad. Estos especialistas podían estar apoyados por varios ayudantes encargados de trasladar los avisos. Sabemos que para el siglo XVIII, en el faro existente en San Ciprián, <<concurrían a hacer la guardia tres labradores y un mareante, día y noche>>, todos ellos milicianos de la compañía de aquel puerto (Amor Meilán, 1928, pág. 902).

Poco resta de sus estructuras, en realidad cabañas o pequeñas dependencias, en el mejor de los casos de piedra, cuyos materiales fueron reutilizados en su mayor parte una vez que dejaron de tener utilidad. Casi ninguna disponía de estructuras defensivas. En La Coruña, La Torre de Hércules, presentaba en la primera parte de la Edad Moderna, una estructura defensiva formada por un parapeto de tierra y un foso que dejaba a las puertas de la Torre sobre elevadas, a modo de defensa.<sup>155</sup> Esta instalación, que aprovechaba el viejo faro romano, estaba guarnecida por:

[...] cuadrilleros de mareantes primero, jubilados de marina después y finalmente vigías profesionales que se encargaban de las velas y atalayas de observación del mar desde la Torre, según consta en documentos del siglo XVI en adelante (Bello Diéguez 2008).



Facho de Donón, Cangas do Morrazo. Fot: MSC

<sup>155</sup> Esta solución defensiva resulta muy habitual en el sistema costero defensivo Mediterráneo basado en torres de vigilancia.

### 6.2.2.-Fachos

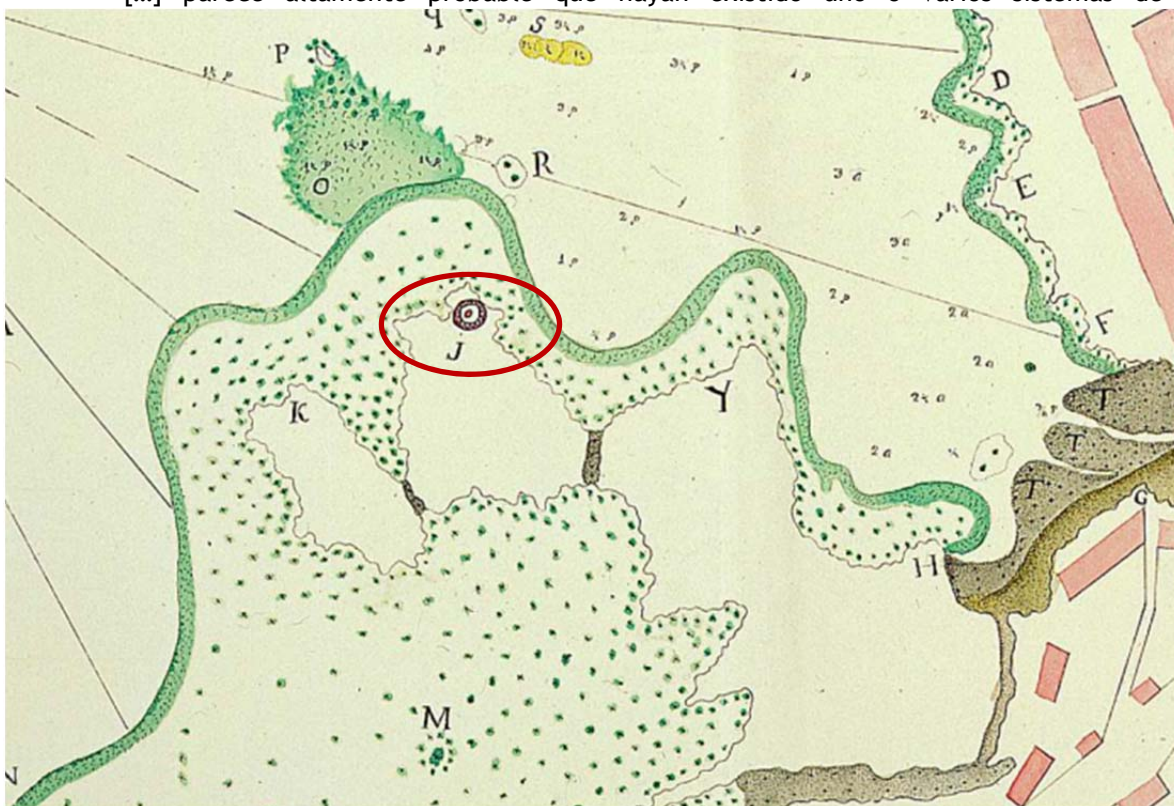
Derivado del latín fascium, en gallego facho tiene el significado de antorcha, y más concretamente aquella que se encendía como señal o para servir de guía (Carré Alvarelos, 1984). Se situaban en puntos de amplia visibilidad sobre el mar donde se establecían vigías y atalayas para vigilar y controlar el tráfico marítimo. Desde las atalayas se realizaban fuegos que servían de aviso y de transmisión de información, de ahí su denominación. Durante el día, en vez de realizar fuegos se producía humo quemando paja húmeda con objeto de que fuera fácilmente visto el aviso.

En cuanto a la información a transmitir desde los fachos no creemos que fuera mucho más allá de una simple alerta que pusiera sobre las armas a las defensas locales próximas ya los barcos que navegaran a su vista. Lo rudimentario de los medios, lo apartado de estos lugares y la escasa formación de sus servidores no permitirían más que la transmisión de información mediante mensajes y las señales de humo o fuego.

El topónimo facho no aparece documentalmente en Galicia hasta el siglo XIII, lo que a juicio de J. Sánchez Pardo, sugiere que estos establecimientos de señales tendrían un origen posterior a dicha fecha (Sánchez Pardo, 2014).

El sistema de referencia visual para la traslación de noticias a larga distancia no se circunscribía a la costa. En el interior existía una densa red de establecimientos destinados a trasladar las alarmas, no sólo provenientes del mar, sino del interior, relacionadas con la presencia árabe en la Península y más tarde con la frontera portuguesa:

[...] parece altamente probable que hayan existido uno o varios sistemas de



Atalaya de La Guardia, según Juan Patricio García, 1779. BNE.

transmisión de señales a larga distancia que cubrían gran parte del noroeste peninsular. Este sistema parece diseñado para llevar mensajes, salvando las zonas de



montaña, desde la Meseta hasta la costa, evidenciando que está ligado a un poder que actúa a escala supralocal (Sánchez Pardo, 2014).

A lo anterior sólo cabría añadir un viceversa tras *desde la Meseta hasta la costa* dado que el peligro en ocasiones también procedió de ella.

### 6.2.3.-Faros

El empleo benéfico de las luces o señales para preservar la vida humana en el mar como alerta de peligros, no ha existido en las costas gallegas hasta época contemporánea. Incluso la instalación de luces en la vieja Torre de Hércules, que ejecutó el Duque de Uceda en el año 1685, tras instalar una nueva escalera interior que potenciara a la vieja edificación romana como atalaya, tuvo como objetivo situar la ciudad desde el mar, exactamente el mismo motivo que tuvo su edificación inicial por el Imperio (Bello Diéguez & Vigo Trasancos, 1991, pág. 182).

En la antigüedad no existía, un esfuerzo declarado para salvaguardar la vida en el mar más allá de las peticiones y donaciones en busca de un apoyo sobrenatural a las travesías y a los buques, considerados como seres vivos necesitados de protección divina. El motivo para la construcción de un faro de primer orden en la ciudad de La Coruña deberá buscarse más allá de ese motivo. Citando a Sutton-Jones:

El propósito de las más tempranas torres de fuego del Mediterráneo era establecer un punto para fijar la situación. Esta es una futura función para un faro y explica porque tales torres pueden hallarse en lugares aparentemente seguros de la costa o en áreas construidas (Sutton-Jones, 1985).

Los faros, ya lo hemos dicho, son edificios destinados a servir de orientación a los



Casa de la Vela, Espasante, Ortigueira. Fot: MSC

marinos, esta orientación puede establecerse no sólo a través de la marcación que desde el rumbo del barco se establezca, sino también mediante el uso de enfilaciones.<sup>156</sup> Un ejemplo lo encontramos una vez más en el derrotero de Tofiño donde recomienda, para evitar el bajo Pego, peligroso para la navegación y situado a unos 12 kilómetros del faro, <<se debe llevar siempre descubierta la Torre de Hércules por la Costa>>, así de manera tan sencilla se evita acercarse a un peligro, o bien situarse en un rumbo, como resulta de evitar cruzar la línea entre las islas Sisargas y la Torre de Hércules para salvar así los traicioneros bajos de Baldaio, cementerio de tantos hombres y buques.

No era un problema menor el empeñarse sobre estas costas con mala visibilidad, sobre todo con temporales del oeste, el ejemplo de la pérdida de la Armada de 1596 así lo demuestra. En época tan tardía como 1860, el derrotero vigente en ese momento se aconseja lo siguiente:

Nunca será prudente empeñarse de noche en las inmediaciones de las Rías [...] con tiempos cerrados del Sudoeste, porque las corrientes hacen variar la situación del buque, y como por otra parte estos vientos vienen acompañados casi siempre de cerrazón, en que a veces oscurecen las luces de los puertos (Dirección de Hidrografía 1860, 31).



Torre de Hércules destacándose en el atardecer desde el E. Fot: MSC.

Esta recomendación para tomar las rías de La Coruña y Ferrol, se podría aplicar a todas las rías gallegas, frente a las cuales la navegación y los accesos sin referencias de la costa son muy peligrosos. En el episodio de la Gran Armada de 1588, tras decidir refugiarse en La Coruña, parte de los buques alcanzaron el puerto a última hora de la tarde, mientras que el grueso esperaba a hacer su entrada a la mañana siguiente al despuntar el día, cosa que no pudieron conseguir al levantarse esa noche un fuerte viento del sudoeste que los dispersó (Martin y Parker 1988, 159).

La idea actual de la construcción de faros como balizamiento de lugares peligrosos, o para proteger la vida en el mar, es de origen relativamente reciente. El primer faro

<sup>156</sup> Línea de posición determinada a través de dos puntos alineados.



de Irlanda conocido - y el primero erigido en Europa en época post-clásica - Hook Point, fue mandado construir por San Dubhan, monje galés, en el siglo quinto de nuestra era en Churchtown-over-Hook, a la entrada del puerto de Waterford (Hague y Christie 1975, 14). Esta primitiva instalación, erigida según la tradición en el año 710, fue mantenida por monjes del cercano monasterio fundado por el santo, perduró durante más de 700 años, aunque no hay constancia histórica del mismo hasta el siglo XII. La asunción de esta tarea por la comunidad monástica pretendía evitar la pérdida de vidas humanas, en una visión humanitaria de raíz genuinamente cristiana, que no se verá continuada hasta inicios de la Edad Contemporánea. No sólo en monasterios masculinos, los religiosos mantenían un faro. En Youghal, también en Irlanda en 1202, se dotó a las monjas de la Capilla de Santa Ana para el mantenimiento de una luz en la torre que se erigió ese mismo año.

En Francia, Luis el Piadoso (778-840) al parecer erigió la primera torre del faro de Cordouan (Hague y Christie 1975, 9).

Las primeras referencias a la erección de faros surgen con el cristianismo en el norte de Europa, siempre vinculadas a establecimientos monacales. Algo parecido parece haber ocurrido en Galicia, según algunos autores, con respecto a puntos dotados de luces para aviso a los navegantes como el propuesto en las islas Cíes (Patiño Gómez & González Fernández, 1989), (Ferreira Priegue 1988), pero que no se apoya documentalmente, únicamente en la existencia de alguna estancia ubicada estratégicamente cara al mar (Luaces Anca & Toscano Novella, 1998). De ser cierta la presencia de una ayuda a la navegación en este punto recóndito, en una isla alejada de cualquier punto de interés para la navegación, sería un establecimiento de carácter benéfico más que comercial. En la isla de San Martín, en el archipiélago de las islas Cíes, se ha propuesto (Patiño Gómez y González Fernández 1989, 27) que el topónimo Pereiro, aplicado al pico más alto de la isla, proviene del termino latino *pirarium* vinculándolo a pira, como sinónimo de fuego u hoguera, la cual se encendería en este lugar para ayudar a situarse a los marinos. En realidad este término etimológicamente proviene de *pirarius*, es decir peral, un lugar donde abundan este tipo de frutales, que es también lo que significa este término en gallego.<sup>157</sup> A pesar de lo endeble de la hipótesis, no podemos excluirla y la adjudicaríamos a las comunidades monásticas documentadas en el archipiélago.

La presencia de eremitorios o establecimientos religiosos en las islas gallegas (Coelleira, San Vicente, Cíes, Ons,...) parece una constante, relacionada quizás con la búsqueda en la insularidad de una metáfora de lo humano, adornado entonces con un elevado misticismo y no tanto con el ánimo de servir de ayuda a los navegantes.

Después, en tierra de ese rey, hay un promontorio grande que llaman *Kayon*, y después hay una isla grande a la que llaman *Cesarga* (Islas Sisargas), que dista del puerto de Faro cuatro millas. Y en dicha isla hay tres casas de eremitas, y ninguna nave puede pasar con seguridad entre las islas y tierra firme. (Howden 1191).

En la Península Ibérica, concretamente en Galicia, quizás la referencia más antigua de las que disponemos respecto a un faro, sea el diploma del rey Silo,<sup>158</sup> fechado en 775 (Rodríguez Muñoz 1990). Se trata del primer documento medieval conservado de la nonata España y se refiere a una donación a cinco religiosos para construir una iglesia. Este documento se conserva en el Archivo Eclesiástico de la Catedral de León:

<sup>157</sup> Que en la inmediata isla de Ons exista el mismo topónimo Pereiro, no nos lleva de momento a desdecirnos de lo anterior.

<sup>158</sup> Rey de Asturias (774- 783).

[...] ut darem eis locum orationi in cellario nostro qui est inter lube et Masona, Inter ribulum Alesancia et Mera, locum que dicitur Lucis, determinatum de Ipsa uilla ubi Ipse noster mellarius abitavit Espasandus, et per Illum pelagum nigrum, et iusta montem que dicitur Farum,

(para que yo les donara un lugar de oración en nuestro cellario,<sup>159</sup> que está entre el Eo y el Masma, entre el riachuelo Alesancia y el Mera; lugar denominado Lucis, que limita con la villa donde habitó nuestro colmenero Epasando, Piago Negro, junto al monte denominado Faro,)

El topónimo Faro, se refiere al monte de Faro, en Celeiro, que domina la ría de Vivero y sus aproches. En los <<Planos del Puerto de Cedeira y de las Rías de Vivero y Rivadeo>><sup>160</sup> en la cima del monte de Faro, aparece una referencia a <<Ruínas de la vigía de Faro>>, aunque no podamos precisar la datación para dichas ruinas de las cuales no resta nada en la actualidad. Aparentemente en función de los datos expuestos podría existir algún tipo de instalación en la cima de este monte con anterioridad al año 775.

El faro romano de la Torre de Hércules ha estado en activo hasta nuestros días ininterrumpidamente, pues aunque su luz haya estado apagada, que sepamos, durante largos períodos a partir del tránsito de los siglos V hasta la primera mitad del siglo VI (Bello Diéguez, 2010, págs. 38-39), su función como baliza visible durante el día desde el mar, no ha desaparecido desde el momento de su erección. Así, varios viajeros que acceden a la ciudad por mar en momentos en que ha desaparecido la luz de su cumbre, no dejan de referirse a la evidencia del edificio.



El Petón do Lume entre A Gurita y el Alto das Vixias, IGN Mapa Topográfico Nacional a escala 1:25 000

<sup>159</sup> Cillero, Celeiro, actual puerto de Vivero.

<sup>160</sup> Teniente de Navío D. Pedro Riudavets. Madrid, Dirección de Hidrografía 1868 (fecha del original: 1859).

Todavía en el año 1550 la Torre de Hércules no dispone de una luz. Según el mencionado licenciado Molina (Molina 1675, 33), refiriéndose al viejo faro: <<en eſta Torre auia era vna luz, o lumbr e que fe hazia, y aun era juſto q fe hiziera aora para guiar las naos que de noche venían>>. A pesar de que el autor da por supuesto que el faro albergó una luz como guía para las naves, sí deja claro que en ese momento no existía, [...] aunque era justo que lo hiciera. No fue hasta el año 1685, en que por orden del Duque de Uceda, culminaría la instalación de luces en la vieja Torre de Hércules. Es habitual en casi todos los autores obviar la referencia que suponía el faro aún en pobres condiciones de visibilidad. El edificio contaba como referente visual para la navegación costera,<sup>161</sup> función que no ha dejado de realizar desde su erección, al menos durante las horas diurnas, tal y como demuestra el siguiente texto de Paschasio de Seguín que aunque publicado en 1750, no cambia en nada las condiciones existentes durante la Edad Media.<sup>162</sup>

Bien puede llamarfe la columna, que guiaba al Pueblo de Ifrael: pues de día a lo lejos fe aparece como nube, por tu (sic) altura, y de noche como fuego, que antiguamente ardía en ella, y la nombró Torre del Faro (Seguín 1750, 59).

Existen algunas referencias a la existencia de luces y señales para situar puntos de la costa gallega en favor de los navegantes. En el viaje que en 1670 Domenico Laffi realizó hasta este extremo occidental europeo, menciona la existencia de una torre, en el monte do facho, a la que los vecinos de Finisterre llamaban farol. En ella, dice Laffi, se enciende fuego por la noche, y a veces también de día (De ahí venga probablemente el nombre de Enqueira, <<chamuscar>>, es decir, <<hacer ahumada>>, que aparece en los mapas posteriores.) con el objeto de que las embarcaciones que navegan por el Océano, ya sea hacia el norte, al oeste, al levante o al sur, puedan conocer la existencia de este promontorio (Hall, 1997).

Un topónimo que parece relacionado con el tema que tratamos es el de Petón do Lume (Cumbre del Fuego) aparece en una elevación con amplia visibilidad sobre el mar en el pueblecito de Roncudo, en las proximidades de Corme, ayuntamiento de Ponteceso. El lugar se encuentra entre el Alto das Vixías y el alto de la Gurita.

En época moderna, en Galicia, hasta la primera restauración del duque de Uceda de la Torre de Hércules de La Coruña en la que se le instalan dos faroles para servir de referencia durante la noche a los buques, no existe ningún faro propiamente dicho que esté activo en las costas de Galicia. Ello no quiere decir que en determinadas situaciones no se encendieran luces en la costa que sirvieran para guiar a los navegantes, empeñados en aguas abiertas, hacia la seguridad de los puertos. Esto lo tenemos constatado en una copia fechada el 20 de febrero de 1598, de una carta del príncipe Felipe, en nombre del propio monarca Felipe II que se conserva en el Archivo Municipal de Ribadeo, con motivo de la entrada en aquel puerto de algunos buques que regresaban de la Armada de 1597 contra Inglaterra:

Don Luis Carrillo de Toledo mi gobernador del reyº de Gª. El conde de Salinas y de Rivadeo me a sinificado la asistencia y ayuda que todo el condado de Ribadeo dieron a los navios de la armada que llegaron derrotados aquella costa, y q mediante Dios y los fuegos que se hizieron en los montes mas altos entraron en el puerto de la dha

<sup>161</sup> En el año 1685.

<sup>162</sup> Si sirve de algo la experiencia náutica del que suscribe, manifiesto la visibilidad de esta referencia, visible casi desde la longitud de las islas Sisargas e inmediatamente tras doblar el cabo Prior si se navega desde el norte. Aún con no muy buena visibilidad, el viejo faro destaca sobre el fondo de tierras altas que rodea a la península de Faro (La Coruña).

Ribadeo quatro navios y entre ellos el galeón Sant<sup>o</sup> de Galiçia, aviendoles ayudado con barcos para que no se perdiere.<sup>163</sup>

Queda de manifiesto que los navíos de la armada salvados lo fueron merced a <<Dios y los fuegos>> que se encendieron en la costa para guiar a las naves hacia su salvación.

#### 6.2.4.-Conclusión

Tras el colapso del Imperio Romano los faros del Atlántico entraron en una clara decadencia. Las viejas construcciones como la torre de Hércules o el faro de Boulogne, asumieron funciones militares como atalayas y defensas contra las incursiones surgidas a partir de la ausencia de un poder coercitivo en el Atlántico.

No parece que en este momento pueda establecerse una diferencia funcional entre faros, atalayas, alertas y fachos. Más probablemente el establecimiento de luces en la costa con objeto de guiar a los navegantes era un fenómeno aleatorio que sólo se produce en casos y situaciones muy concretas. Que se encendían luces en caso de advertir naves en apuros o temerse que lo pudieran estar, ha quedado demostrado. Era mucho más habitual el establecimiento de vigías y atalayas que encendían fuegos y humos para comunicar la presencia de enemigos, o cualquier otra información preestablecida: la presencia de ballenas en las aguas inmediatas por ejemplo.

#### 6.3.-Construcción naval, astilleros

La construcción naval desde finales del siglo XV y durante la Edad Moderna fue un proceso económico muy productivo en todo el norte de la Península, desde Galicia hasta el País Vasco << [...] se trabajaba sin cesar, utilizando los abundantes y excelentes materiales que en hierro y madera producía el país, y la aptitud inmejorable de sus hijos, así para fabricar las naos como para armarlas, disponerlas y manejarlas>> (Fernández Duro 2007, 11).

En la costa noroccidental, la abundancia de madera, la protección que ofrecen las rías para el establecimiento de astilleros y carpinterías de ribera, así como la facilidad que ofrecen los innumerables ríos gallegos para el transporte de madera, debieron generar un mayor número de establecimientos de construcción naval que los que sugiere la historiografía. La abundancia de madera y la existencia de rías que se adentran en el continente, en ocasiones por decenas de kilómetros y de ríos que facilitarían el transporte de la madera, son factores que facilitarían no ya la simple exportación de madera si no la construcción naval en las orillas de las rías.

La construcción naval en Galicia, a pesar de no estar expresamente recogida en la documentación, al contrario que otras zonas peninsulares, no debió por ello ser una actividad menor. Pareciera que en Galicia no se construyeron buques de alto bordo aptos para el comercio transoceánico, o la guerra, pero existen no pocas referencias a la construcción naval en puerto gallegos como la <<fábrica de dos galeones en Santa María de Oza>>, La Coruña.<sup>164</sup>

El licenciado Molina, en su Descripción del Reyno de Galicia, editada en 1550 (Molina, 1675), da cuenta de varios establecimientos dedicados a la construcción naval y a la explotación forestal con este objetivo. Así en Santa Marta de Ortigueira (La Coruña) nos refiere la existencia de <<gran cantidad de madera, y della para nauios>>.

<sup>163</sup> AMR, Libros de Actas, 6 (1595-1611), fs. 56a-56r.

<sup>164</sup> AGS, CMC, 3 época, leg. 654, s.f. (Saavedra Vázquez, 2006).



También describe la ría de Foz como muy poco practicable para la navegación por su escaso calado, aunque cita establecimientos para la construcción naval de buques de gran porte: <<la ría del Puerto de Santiago de Foz do fe hacen gentiles nauios, y de mucho porte; por que es tierra de mucha madera, y fufte para ellos>> (Molina, 1675, pág. 86). En el diminuto puerto de Nois, en la provincia de Lugo, al noroeste de Foz, según el mismo autor, en el año 1550 se fabricaban carabelas y aún hasta naos <<A Nois Santiago, a do carauelas / Se labran, y aun naos, que defto lo alabo>> (Molina, 1675, pág. 76).

En el cercano puerto de San Ciprián situado, como los anteriores, en el norte de la provincia de Lugo, se construían embarcaciones como carabelas (Amor Meilán, 1928, pág. 870), en una tradición de carpintería de ribera que se ha conservado hasta nuestros días. Molina también cita como puerto de importancia en la construcción naval el puerto de Noya <<que es gentil pueblo, y de los de más antigüedad de q ay en efte Reyno, es de gente noble, hazenfe aqui muchos, y buenos nauios, grandes, y pequeños porque tiene comarca de mucha madera>> (Molina, 1675, pág. 68).

A pesar de su importancia a la hora de construir buques, el licenciado Molina parece reflejar los inconvenientes que Noya ya empezaba a experimentar por la falta de calado de su puerto.<sup>165</sup> Los barcos que se construían en Noya, se acababan de armar en el cercano puerto de Muros: <<Do buenos nauios se fuelen labrar/ Aqueftof en Muros fe acaban de armar>> (Molina, 1675, pág. 68). Que se acabaran de armar en Muros, sin duda era debido a la falta de calado que impediría a los buques navegar terminados con su arboladura, lastre y estructuras por el interior de la ría de Noya. Para el puerto de Ferrol, antes de escogerse como punto de apoyo para la estrategia naval en el Atlántico europeo, el mismo autor sólo da cuenta en este momento (1550) de existir <<grandes aferraderos>> (Molina, 1675, pág. 73), describe a este puerto de la siguiente manera: <<fe tiene por uno de los mas grandes y excelentes , y feguros de los que ay en todo el mundo, tiene grandes aferraderos.<sup>166</sup> y muy muchas, mas feguras entradas>> (Molina 1675, 73).

Parece que ya en el reinado de Carlos I, la ría de Ribadeo fue objeto de cierta pujanza en la construcción de buques. En el año de 1564, la villa homónima envía un procurador a la Junta del reino en Santiago, para la <<fábrica de navíos, cargaciones y montes>> (Amor Meilán, 1928, pág. 676). En esta Junta se decidió la construcción de una Armada de guarda de la costa gallega que contrarrestara el habitual pillaje que sobre ella ejercían las potencias del norte de Europa. Finalmente, de los 8 buques contruidos, dos se armaron en los astilleros de Ribadeo.

En Pontedeume o en Ribadeo, proponía el capitán Pedro Fernández Baamonde construir nuevos barcos para la Armada trayendo peritos constructores de Flandes (Amor Meilán, 1928, pág. 677).

Entre los ejemplos disponibles de construcción naval de alto bordo en Galicia a finales del siglo XVI, está la nao Nuestra Señora del Rosario alias La Gallega,<sup>167</sup> capitana de la Escuadra de Andalucía bajo el mando de D. Pedro de Valdés y Menendez de Lavandera, natural de Gijón. Esta nao tras alcanzar el canal de La Mancha, sería capturada el 1 de agosto de 1588 por Francis Drake tras haber perdido

<sup>165</sup> Estos inconvenientes, en nuestros días, ha conllevado la práctica desaparición de Noya como puerto.

<sup>166</sup> Entendemos que con *aferraderos* no se refiere a aserraderos de madera, sino a la acepción de aferrar, es decir a buenos fondeaderos.

<sup>167</sup> Precisamente el mismo alias que tenía la nao capitana de Colón, en la primera travesía transoceánica documentada de la humanidad.

el bauprés en un choque accidental con la nao Santa Catalina y quedar desguarnecida del resto de la Armada (Martin y Parker 1988, 170). Fue fabricada en Ribadeo en 1586 por los hermanos Pedro de Miranda y Marcos de Villar de Granda y por Vicente de la Vega, para ser empleado en la Carrera de Indias. Era un buque de gran porte, de 1.150 toneladas de sueldo y alrededor de 833 toneles machos, con unas dimensiones estimadas de 33,7m de eslora, una manga de 10,80m y un puntal de 7,25m (González-Aller Hierro 2015, 234).

Tras el naufragio del galeón Santiago de Galicia en el puerto de Ribadeo en el año 1597, su armador, Giovanni di Polo, propuso al rey construir, con los despojos rescatados, una nueva nave, más pequeña, <<conforme a la traza y medidas de los de Vizcaya>>, para lo que solicita madera y exenciones fiscales sobre la misma en el Reyno de Galicia y Principado de Asturias (Torres Falcao da Fonseca 2005, 154-155). Con esta petición parece que la construcción de la nueva nave debería realizarse en la propia ría de Ribadeo.

En ambas orillas de la ría de Ribadeo, que sirve de límite entre los reinos de Asturias y Galicia, existían sendos astilleros en la ensenada asturiana de Figueras (donde continúa una activa industria en nuestros días) y las ensenadas gallegas de Porcillán y Vilavella, donde se construyeron dos de los buques que formaban parte de la Escuadra Gallega, acordada por la Junta del Reino en Santiago en 1564 (Lanza Álvarez 1933, 163). También en el año 1605, en el plano de Bartolomé Muñoz conservado en el Archivo de Simancas y que pasa por ser el más antiguo relativo a esta ría se ubica un astillero en la ensenada ribadense de Porcillán. En el mismo plano, que tiene una clara vinculación militar, aparece una referencia directa al suministro de madera para tales astilleros: <<Río de Abres por donde baja la madera a los Astilleros>> (Castropol 2008). Por tanto los buques construidos en Figueras o Ribadeo en la época, se construían de madera del occidente asturiano y de la actual provincia de Lugo, lo que sin duda tendrá trascendencia en los futuros estudios de origen de maderas de construcción naval.

Otra referencia para la construcción naval en Ribadeo, en ese mismo año de 1605 nos refiere lo siguiente:

Sabiendo el gobernador general de Galicia que los rebeldes de las islas tratan de venir a quemar las galeras (y galeones, añaden algunos autores) que construyen en este puerto, mandó al capitán Álvaro de Santiso que viniese a apercibir las compañías de milicia del país para la defensa. En 19 de julio vinieron además 40 soldados para guardar los galeones que estaban en el astillero (Méndez San Julián, 1884).

Posteriormente, en una cédula de fecha 21 de Mayo de 1624, se acordó la construcción de cuatro galeones en el puerto de Ribadeo, que fueron objeto de protección militar a cargo del Obispo de Mondoñedo (Méndez San Julián, 1884, pág. 78). Todavía hasta el siglo XVIII se acopiaban maderas en un dique en la ensenada de Vilavella con destino al departamento de Ferrol (Amor Meilán, 1928, pág. 677).

Entre las causas para un supuesto escaso desarrollo en la reparación y construcción de buques que para algunos autores existía en Galicia, se cita la escasez en la provisión de pertrechos, la falta de oficiales de maestranza y las pequeñas dimensiones de los astilleros (Saavedra Vázquez, 2006). Estos problemas afectarían no sólo a la construcción de nuevos buques sino también a la reparación y mantenimiento de las Armadas. Vemos sin embargo que la construcción naval en los puertos de Galicia no era algo excepcional, abordándose la construcción de grandes buques y no sólo aquellos dedicados a la pesca o al comercio de cabotaje, como otros

autores parecen sugerir ante la falta de noticias respecto a la construcción de grandes buques.

Asimismo la reparación y asistencia a las naves de las diferentes armadas era habitual, tal y como demuestran las concentraciones y entradas en puerto para efectuar reparaciones de diferentes buques en numerosas ocasiones: Gran Armada de 1588, tanto a la ida como al regreso del norte; Armada de 1596 tras la catástrofe de octubre; regreso de la Armada de 1597, sólo por nombrar los episodios más evidentes.

Otros elementos auxiliares de la construcción y mantenimiento naval como carpinterías, forjas, tonelerías y fundiciones, existieron en Galicia en determinadas comarcas, y sirvieron de complemento al resto de los materiales de todo tipo, fácilmente accesibles a través de la importación por vía marítima.

Entre las industrias auxiliares imprescindibles para el sostenimiento de un poder naval en el noroeste peninsular, destacó la fábrica de lienzos de Neda, ya comentada, con una apreciada producción para la fabricación de velas.

### 6.3.1.-Artillería

No existieron grandes establecimientos de artillería en Galicia, debiendo trasladar estas armas, imprescindibles para el armamento de fortalezas costeras y naves, de otros territorios de la Monarquía.

Otra fuente de suministro para la artillería en esta zona consistió en el aprovechamiento de las piezas procedentes tanto de naufragios como de presas. El 4 de junio de 1587, mediante un ardid, pescadores locales provocan que una nao inglesa de 130 toneladas choque contra unas rocas y se hunda en la ría de Camariñas. Parte de su armamento fue rescatado para ser reutilizada, en concreto dos piezas ligeras de artillería.



Ría de Ribadeo, donde se muestra el surgidero del puerto y se marca el Astillero existente en esta villa, justo en la ribera del puerto. Planta y descripción del puerto de Ribadeo (Detalle). Bartolomé Muñoz, 1605. A.G. Simancas.

Otro ejemplo lo encontramos en la artillería que transportaba el galeón Regazona, que fue recuperada para artillar la fortaleza de San Antón en La Coruña. Lo mismo ocurrió con la artillería recuperada de los buques hundidos en octubre de 1596, la cual debió ser restituida, por el Capitán General, al Adelantado Martín de Padilla para ser empleada en la nueva Armada que preparaba en Ferrol.

Pero no todas las piezas recuperadas regresaron al control del Adelantado, en el registro de escrituras del notario de Francisco Fernández de Noya, correspondiente al año 1597 (Fol. 91-92), se conserva noticia de la venta que el <<capitán de la villa de Finisterre>> Francisco Bermúdez de Castro, hace a Juan de San Vicente de Pontevedra, de una pieza de artillería de hierro colado el 10 de septiembre<sup>168</sup>

En la villa de Noya, a diez dias del mes de setiembre de mil y quinientos y nobenta e siete años [...] de mi [...] escribano, parecieron presentes Antonio Vermudez de Castro capitán de la villa de Finisterra e dixo que vendía e vendio a Juan de San Vicente vezº de la villa de Pontevedra una pieça de artillería de ocho o nueve quintales de hierro colado la cual fue de la urca Sanson que dio en el Cabo de Finisterra [...] en la area de Rostro [...].

El naufragio del que se recuperó esta pieza corresponde a la urca Sansón el Pequeño,<sup>169</sup> única embarcación con ese nombre perdida en la jornada. Por el texto se desprende que debió de tocar en algún bajo próximo al cabo, tras lo cual se dirigió al arenal del rostro, a sotavento del viento del sudoeste que soplaba en esos momentos, con objeto de salvar al menos los hombres y la carga. Se trataba de una embarcación de transporte de 300 toneladas, su tripulación era de 25 hombres y transportaba 137 soldados, de todos ellos fallecieron 2.

Pese a la escasez de noticias acerca de la fabricación de piezas de artillería en el noroeste peninsular, consta la fundición de piezas de artillería en La Coruña con anterioridad a 1520 (Rodríguez - Villasante Prieto, 1984, pág. 32), en relación con la fallida instalación de la Casa de la Especiería en este puerto. En 1525, esta industria, propiedad del concejo coruñés (era una condición para adjudicarse el establecimiento de la citada Casa de la Especiería), estaba en plena actividad. Algo de esta industria sin duda debió de perdurar, cuando el rey Felipe II comunica por carta a Don Luis Carrillo de Toledo la necesidad de poner a punto la artillería que defiende el puerto de Baiona, además de prever en lo que convenga <<en lo de la fundición de artillería>> (Frías 1972-73, 82).

En Galicia abunda el estaño, uno de los componentes de la aleación de bronce y aún de buena calidad como expone el licenciado Molina en su Descripción del Reyno de Galicia (Molina, 1675, págs. 58-59), lo que debiera facilitar el establecimiento de fundiciones en este territorio.

Como apoyo y servicio al desarrollo de las actividades navales en el área del golfo Ártabro, se establecieron dos escuelas de artillería con el propósito de formar artilleros navales. Una de ellas estaba situada en La Coruña, mientras que la segunda fue creada con posterioridad en Ferrol (Granados Loureda, 2011).

<sup>168</sup> Agradezco la información facilitada por Don José Manuel Traba, buen amigo, que fue alcalde de Finisterre y un constante apoyo en los trabajos que realizamos desde aquel puerto, en el estudio y protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la zona.

<sup>169</sup> El epíteto <<Pequeño>> se utilizó para diferenciarla de otra mayor que encontramos englobada en la Armada de 1597 y que desplazaba unas 400 toneladas. Este nombre parece ser muy habitual entre las urcas del norte de Europa, encontramos otra urca Sansón, ésta alemana y de 500 toneladas, destruida en La Coruña durante el ataque de Drake y Norris de 1589.



Las necesidades de artillería se cubrían asimismo con un mercado de artillería de segunda mano, como nos muestra el caso del pirata vizcaíno Antón de Garay (o de Gamínez, o de Plascencia) que adquirió una lombarda en Ribadeo para armar un lanchón que había adquirido en La Coruña y aparejara en Cedeira, donde reunió además una dotación. Garay fue ajusticiado en La Coruña tras algunas depredaciones sobre naves en las costas gallegas (Amor Meilán, 1928, pág. 678).

### 6.3.2.-Tripulaciones

La tradición y vinculación de Galicia con el mar, además de la existencia de numerosas poblaciones que albergaban una población volcada en la economía marítima, constituían un caladero de hombres de mar experimentados que podían emplearse en la dotación de los buques de las sucesivas Armadas que se aprestaban en el Reino. Sin embargo existían resistencias locales debido a lo peligroso de las empresas y las dificultades en el cobro de emolumentos. Estas razones conllevaron que la de Armada no fuera una carrera deseada por la gente de mar de Galicia. Para contrarrestar esta resistencia las autoridades debieron recurrir a la realización de levas, aunque los mismos responsables eran reacios a semejante recurso, por las dificultades que a cuenta de la moral y de otros factores implicaban. Las levas contaban con la oposición activa de las autoridades locales, las cuales advertían de su próxima realización facilitando la huida u ocultamiento de los hombres a la llegada de los agentes del rey. Se recurrió a este último recurso para tripular buques en varias Armadas, entre ellas las del año 1591 o la de 1596, que partieron del puerto de Ferrol (Granados Loureda, 2011).

### 6.4.-Defensas de la costa

La costa gallega, situada en punto de contacto fundamental de las rutas marítimas entre el norte de Europa y casi cualquier otro lugar del mundo, fue muy sensible a las consecuencias emanadas del dominio del mar. Así en el momento en el que Roma domina la ruta marítima y las comunicaciones en el Atlántico Norte, la seguridad ofrecida por el Imperio se plasma en que cada vez más asentamientos habitacionales y fabriles se asoman al Océano. En época romana no se aprecia una preocupación en la defensa en lo que se refiere al establecimiento de asentamientos, industrias, etc. La inseguridad relativa a la ausencia de un dominio del espacio marítimo, conllevará a que las ciudades tardorromanas del Atlántico se vean forzadas a fortificarse, a la vez que los establecimientos aislados son abandonados.

La inseguridad durante la Alta Edad Media<sup>170</sup> tras la implosión del imperio Carolingio por el Norte y la aparición del empuje musulmán por el sur, conllevó el desplazamiento de las poblaciones costeras hacia el interior de las rías, al abrigo de los ataques procedentes del Océano. A la vez se generalizó la presencia de fortalezas y vigías en los aproches a los asentamientos. Los reyes leoneses concederán al obispado compostelano licencia para la construcción de nuevas fortalezas costeras que permitan combatir las incursiones no sólo vikingas sino también las procedentes de la España musulmana. Asimismo se transmitirá a la mitra otras fortalezas (Bello Diéguez 2008) como es el caso del castro de Faro, el antiguo faro brigantino, convertido ahora en defensa, frente a su antiguo rol de reclamo visual. La donación otorgada en el año 899 de la isla Aones<sup>171</sup> (Ons), donde se situaba la iglesia de San

<sup>170</sup> Una interpretación de tan convulsos tiempos se puede encontrar en (Ferreira Priegue 1988, 67)

<sup>171</sup> Es la primera referencia escrita relativa al archipiélago de Ons, situado a la entrada de la ría de Pontevedra.

Martín manifiesta la voluntad real de permitir a la mitra compostelana hacerse cargo de su propia defensa costera<sup>172</sup>.

Durante la Edad Media, las fortalezas se sitúan en el interior de los puertos, defendiendo los fondeaderos. En los puntos que susceptibles de un desembarco no es extraño encontrar fortalezas, que a la vez que ofrecen refugio para la población, amenazan los puntos de desembarco,<sup>173</sup> dificultan la penetración de cualquier fuerza invasora. Posteriormente, la construcción de fortalezas de defensa costera evolucionará hacia posiciones dominantes de los aproches hacia los puertos más que de los fondeaderos en sí. Las defensas de los puertos de Galicia surgen en la Edad Media con fortalezas inmediatas a los surgideros de los mismos, orientadas hacia sus propios fondeaderos con objeto de defenderlos y de afirmar la autoridad local ante las naves fondeadas.

A principios de la primavera de 1521, el flamante Capitán General de Galicia Fernando de Andrade redactó un Memorial destinado a los gobernadores del Reino sobre la defensa de las costas, en el que refería diversos peligros (Erias Martínez & Veiga Ferreira, 2002):

[...] los puertos cantábricos, pequeños pero estratégicos que podrían convertirse en fortines inexpugnables en poder del enemigo; [...]. Consideró como puertos fundamentales a proteger los siguientes: Ribadeo, Vivero, Cedeira, Ferrol, Betanzos, Coruña, Malpica, Laxe, Corcubión, Muros, Noia, Villagarcía, Pontevedra, Cangas, Redondela, Vigo y Baiona. Y, de ellos, creía que sólo podrían resistir con ciertas garantías los de: Ribadeo, Viveiro, Ortigueira, Cedeira, Ferrol, Betanzos y la Coruña (García Oro, 1997).



Pieza de artillería dieciochesca localizada en la rectoral del Santuario de Nosa Señora da Barca, Muxía. Fot: MSC

En numerosas villas costeras gallegas, durante la Edad

<sup>172</sup> Sin duda debió existir un recinto fortificado en tan peligroso lugar. En el siglo XV existió un monasterio en este lugar hoy desaparecido.

<sup>173</sup> Ejemplos de ello los tenemos en los castillos de Chavella sobre el monasterio de Oia; el castillo de Curveiro, en San Adrián de Cobres; las Torres de Mens que controlan los accesos hacia el interior desde las calas y ensenadas al oeste de Malpica. El mismo esquema lo encontramos en el castillo de O Casón que domina la costa oeste de la ría de Ortigueira.

Media, veremos erigirse fortalezas no sólo como defensa de los puertos o de las naves que a ellos acudían, sino con objeto de extender la soberanía o jurisdicción de la autoridad territorial sobre los buques fondeados. La fortaleza de San Carlos en La Coruña es un ejemplo, edificada, directamente sobre la playa del Parrote, punto principal de los buques que frecuentaban el puerto coruñés desde época romana. Otras fortalezas con similar vocación táctica sería la Torre Vella de Ribadeo, el Monte Real en Baiona<sup>174</sup> o la fortaleza de Santa Cruz en el puerto de Corcubión. La mayoría de estos puertos presentaban una muralla o cercas defensivas que acogían a la población dentro del recinto. Su origen era medieval y no eran obstáculo creíble contra un ataque decidido ejecutado de manera eficiente. Aun así, casos como el fracaso inglés ante las defensas medievales coruñesas, demuestran que éstas eran mejor que nada.

Con las mejoras que gradualmente se irán incorporando a la artillería, tanto en alcance como precisión,<sup>175</sup> la defensa de las villas costeras se planteará más en profundidad. Más avanzada la época moderna las defensas de los puertos y villas se irán situando cada vez más hacia el exterior. Ya no se trata de defender únicamente el fondeadero, se busca impedir el acceso de fuerzas hostiles al interior de las radas, dominando sus aproches. Ejemplos de este proceso los tenemos en la fortificación del acceso a la ría de Ferrol; se instalan baterías y castillos en ambas orillas de la ría Coruñesa con objeto de dominar con sus fuegos el acceso y evitar por otra parte desembarcos en las playas cercanas a la población. Se proyecta en este momento el castillo de San Damián en Ribadeo, o se instalan baterías en los puertos de Cedeira y Cee - Corcubión.

En ocasiones se emplean como defensa de los puertos otro tipo de infraestructuras, como es el caso de la iglesia de Santa María da Atalaia, en Laxe que sirvió como fortaleza, conservando alguna pieza artillera hasta 1868 (Lema-Suárez 1998). Un origen similar pudo tener la pieza artillera dieciochesca localizada en la casa rectoral del Santuario de Nosa Señora da Barca en Muxía.

Desde la época de del viraje filipino, tras el basculamiento definitivo de los intereses españoles del Mediterráneo al Atlántico, se hizo evidente la necesidad de defender la costa gallega frente a las incursiones por mar que la hacían tan vulnerable.<sup>176</sup> El esfuerzo bélico concentrado en las costas de Galicia, precisaba de una defensa que en ocasiones necesariamente debía de ser estática. Además era necesario ofrecer refugio a las numerosas embarcaciones que transitaban frente a estas costas, donde la concentración de buques, las hacía un fecundo campo para las acciones hostiles. Se ofrecía seguridad mediante la instalación de fortalezas bajo cuya artillería las naves acudían a buscar refugio.

No compartimos la idea de Rodríguez-Villasante (Rodríguez - Villasante Prieto, 1984) acerca de una supuesta <<infravaloración>> de la posición de Galicia. Nos acodamos más bien a la idea contraria, por la que desde la Corona se entiende perfectamente la importancia geoestratégica de este Reino. Otra cosa es que se pudiera atender todas las necesidades que demandaba un Imperio, como el hispano de finales del

<sup>174</sup> El licenciado Molina describe en 1549 al puerto de Baiona como bien defendido, tanto por la Torre del Príncipe como por las murallas de la fortaleza de Monte Real que disponían de <<mucha y muy buena artillería>> (Molina, 1675, pág. 62).

<sup>175</sup> Aunque esta será todavía muy relativa, hasta que hagan su aparición las piezas de retrocarga de ánima rayada.

<sup>176</sup> A mediados de julio de 1544 varias villas de la costa entre La Coruña y Muros fueron saqueadas por una flota francesa que posteriormente sería desbaratada en esa última villa, el 25 de julio, por Don. Álvaro de Bazán el Viejo, con el naufragio de la Almiranta francesa.

siglo XVI, esparcido por la mayoría de las costas del mundo conocido. El enemigo podía concentrar recursos en cualquier lugar de estos dominios y obtener una victoria local - como de hecho ocurrió en varias ocasiones - mientras que las fuerzas defensoras debían repartirse entre todos los escenarios susceptibles de ataque. Es por esto que siempre semeja que las fuerzas movilizadas por los defensores son inferiores a las del atacante, cuando la realidad es exactamente lo contrario.

Tampoco nos parece acertado menospreciar los recursos aportados por la monarquía para la defensa de estas costas, a los que habría que sumar los dispuestos por el propio Reino de Galicia, tanto para su defensa, como para el esfuerzo bélico general. Veremos que la nómina de fortificaciones, su potencia de fuego y los elementos de apoyo a la navegación, sin resultar óptimos -en ninguna guerra los medios disponibles lo son - resultaban, al menos, cualquier cosa menos deleznales.

Los puertos que verán más reforzadas sus capacidades serán aquellos que la Monarquía Hispánica entienda de mayor valor estratégico y en ello destacarán las villas de realengo de La Coruña y Baiona, además del magnífico puerto de Ferrol, escogido como base de operaciones de las Armadas en el Atlántico desde 1589. El mismo autor citado, explica la defensa de Galicia mediante un sistema de llaves, es decir puntos fortificados de especial interés estratégico. En el ámbito marítimo esta defensa estaba basada en la instalación de fortalezas bajo cuya artillería las naves acudían a buscar refugio cuando fueran acosadas por enemigos y ofrecer resistencia en caso de intentos ofensivos sobre el puerto y población correspondiente.

Esta estrategia, sin embargo, no se vio sustanciada de manera definitiva ni durante el siglo XVI, ni siquiera en el siguiente. Sólo a partir de bien entrado el siglo XVIII las defensas costeras en Galicia alcanzaron cierto desarrollo, amparadas en el establecimiento definitivo de la base naval de Ferrol, lo que supuso el establecimiento de una red defensiva que lo amparase constituida por una potente red de alertas, puertos refugio dotados de posiciones artilleras, en ocasiones potentes y la siempre disuasiva presencia de la Armada en su base de Ferrol. Todo este edificio se vino abajo durante el penoso reinado del último Carlos y el comienzo de las Guerras Napoleónicas.

Los diferentes ataques desatados durante el siglo XVI a lo largo del conflicto con las potencias protestantes del norte de Europa, o las incursiones piráticas procedentes de África, no hicieron más que confirmar la necesidad de establecer puertos refugio dotados de fortalezas y artillería a lo largo de la costa.

La monarquía hispánica, debido a sus necesidades estratégicas que se prolongaban a lo largo de casi todos los mares y océanos conocidos, se preocupó en estimular la investigación en obras de fortificación. Para ello contrató a los mejores especialistas de su tiempo, resultando Italia la fuente principal de estos especialistas. Pero la monarquía no se conformó con la contratación de especialistas. El rey Felipe II funda en Madrid en 1582 la Academia de Matemáticas bajo la dirección del arquitecto Juan de Herrera, germen de una generación de especialistas peninsulares en la materia (Chamoso Lamas, 1984, págs. 9-10).

La monarquía de los Austrias era una monarquía globalizada. El origen de especialistas en determinadas materias empleados en el marco de la Monarquía Hispana, no tiene nada que ver con una visión decimonónica, marcada por el trazado de las fronteras nacionales y estatales. Las necesidades del Imperio en tantos aspectos diferentes como eran necesarios para mantener una hegemonía en tan numerosos campos, exigía contar con especialistas provenientes de diferentes puntos no sólo de los territorios dependientes o aliados de la Monarquía, sino más allá: de



cualquier especialista que, a cambio de garantías económicas, políticas y aún religiosas, estuviese dispuesto a ponerse al servicio de la Monarquía. Esta circunstancia nos acerca mucho más a una visión actual de los servicios globalizados de nuestros días, que a la estrecha visión de unos límites fronterizos donde se denominaba extranjero a cualquiera que naciera a uno u otro lado de un linde, hablara o no la misma lengua o tuviera o no la misma religión y aún marco cultural. El trasiego de especialistas y técnicos desde marinos<sup>177</sup> y armadores hasta matemáticos y fundidores fue constante a lo largo del siglo XVI en Europa, destacando por su poder de atracción, como no podía ser menos, la Monarquía Hispánica.

A finales del siglo XVI se produce uno de los más importantes esfuerzos de fortificación registrados a nivel global. Las lecciones de los ataques a Cartagena de Indias en 1585 y de Cádiz en 1587 y 1596, hicieron ver desde la administración imperial la necesidad de implementar las defensas estáticas de los puntos estratégicos del Imperio. La imposibilidad de evitar la concentración de fuerzas enemigas en un punto concreto, para desencadenar un ataque rápido y con suficiente contundencia como para arrollar las defensas locales, forzó a un cambio de estrategia que favoreció la construcción de defensas capaces de desanimar localmente los ataques. La experiencia acumulada en las guerras de Italia en el uso de la artillería contra ciudades y plazas fortificadas promovió numerosos Ingenieros de este <<estado>> multinacional que era la Monarquía Hispánica del XVI. Hombres como Spanocchi, Antonelli y Torriano crearon una red de fortificaciones que aún hoy son testigos de la expansión alcanzada por aquel conglomerado de ideas y capacidades unidas en una voluntad común que conformaba el Imperio de la rama española de la casa de Austria. Esta panoplia de técnicos favoreció la creación de un magnífico rosario de posiciones defensivas a ambos lados del Atlántico que con sucesivas mejoras, todavía hoy en día resultan impresionantes.

De todo aquel vasto sistema de fortificaciones iniciado entonces y perfeccionado a lo largo de varios siglos, todavía se conservan en magnífico estado muchas de estas fortificaciones, alcanzando varias de ellas un puesto en la lista de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.<sup>178</sup>

En Galicia, todo este esfuerzo constructivo favoreció la defensa del Reino, hasta el punto de garantizar su salvaguarda a pesar de los varios intentos de ataque producidos entre la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII. La fortificación de los puertos de Ferrol, La Coruña y Baiona, están todavía ahí, en gran parte, para demostrarlo.

Durante gran parte del siglo XVI la defensa de los puertos estuvo en manos de los respectivos concejos, los cuales debían de proveer de medios para su propia defensa. El gobierno real, tenía una labor de supervisión y establecía aquellas medidas que estos puertos debían de tomar de cara a la defensa común del reino. No sólo era una actuación rectora, la autoridad central podía establecer medidas que permitieran a

<sup>177</sup> Colón, Magallanes, Américo Vespucci,... El nombramiento de Américo Vespuccio como primer Piloto Mayor en la Casa de Contratación de Sevilla sería, hasta hace pocos años, impensable en nuestro país, los procesos burocráticos impedirían contar con una persona del prestigio del florentino como director de una institución tan importante, simplemente por no haber nacido español.

<sup>178</sup> : Puerto, fortalezas y conjunto monumental de Cartagena (Colombia). Ciudad vieja de La Habana y su sistema de Fortificaciones. Castillo de San Pedro de la Roca en Santiago de Cuba. Fortaleza y sitio histórico nacional de San Juan de Puerto Rico. Fortificaciones de la costa caribeña de Panamá: Portobelo y San Lorenzo.

las autoridades locales abordar su defensa mediante cantidades en metálico, exenciones tributarias, personal e incluso material con que atender a la defensa. En el caso gallego estas directrices emanaban de la Real Audiencia, cuyo presidente era además el Capitán General del Reino, máxima autoridad militar del mismo.

La actividad desarrollada durante su mandato 1598-1605 por el Capitán General de Galicia, Luis Carrillo de Toledo, permitió dotar a esta región, verdadera línea de frente ante los embates luteranos, de un sistema de fortificaciones que permitieron mantener la defensa de puertos y costas incólumes prácticamente hasta inicios del siglo XVIII (Frías 1972-73, 88).

Entre las tropas al servicio de la corona en el Reino, existían diferentes tipos de guardas además de las milicias locales de organización municipal de concurrencia obligatoria para los vecinos (Pi Corrales 1983). El reino de Galicia a finales del siglo XVI estaba dividido en catorce distritos en cada uno de los cuales existía un Sargento Mayor -solía ser un antiguo soldado -encargado de las cuestiones militares el cual cobraba un sueldo. (Frías 1972-73, 83). Esta figura del Sargento Mayor estaba fiscalizada por la figura de un Cabo que debía informar del cumplimiento satisfactorio de Capitanes y sargentos Mayores (Frías 1972-73, 84) . Estas milicias, según carta de Felipe II a Carrillo de Toledo con fecha de 29 de mayo de 1597, debían agruparse en campañas de 300 hombres de 20 a 40 años mandadas por soldados naturales de la región. Además en las tierras de señorío, se establecía la obligación de que los señores nombrasen a los hombres útiles para el mando. Todas estas fuerzas debían de estar dispuestas a acudir allí donde la ocasión las precisase bajo el mando de sus capitanes o sargentos mayores (Frías 1972-73, 84).

Las fuerzas militares necesarias para la defensa de los puertos gallegos que no contaran con una guarnición estable, como era el caso de La Coruña o Baiona, estaban organizadas a partir de las propias milicias municipales o de los señoríos, a las cuales estaban obligados a acudir sus naturales. En general mal armadas y poco o nada experimentadas, su actuación resultó muy variable en cada caso en que fue necesario recurrir a ellas. alguna de ellas tenía buena fama como era la de Muros, elogiada por el Licenciado Molina <<la gente es dieftra y en cafos de necesidad defienden bien fu cofta>> (Molina, 1675, pág. 69). Todavía ahondará en esta idea el visitador cardenal Hoyo a principios del siglo XVII que su gente era

diestra y aguerrida, pues sabía tener a raya los muchos corsarios que por aquellos días infestaban nuestras costas, y a quienes tentaban la prosperidad de la villa y las provechosas, atrevidas y largas navegaciones de los marinos de la misma (Carré Aldao, 1936, pág. 393).

Mención merecen los monjes guerreros de Oia, defensores de su minúsculo puerto -y de las naves que en él buscaban refugio - en una mezcla de monjes y milicias.

Las gestiones de los gobernadores para mejorar las condiciones de estas milicias, como la intentada por Luis Carrillo de Toledo con objeto de fortalecer las defensas del reino, fracasaban en muchos casos por la escasez de los recursos disponibles. Así a sus esfuerzos se le responde que se carece de armas en los almacenes para dotar a las milicias del Reino de Galicia, y que aún la artillería salvada de la Armada de 1596, naufragada en octubre de 1596, en torno a Finisterre, ha de devolverla para dotar a los buques que se aprestan en ese momento en Ferrol (Frías, 1972-73).

Las necesidades de alojamiento de los soldados en Baiona se solucionaba mediante su acomodo en casas particulares, en lo que era una práctica general documentada asimismo en otros lugares de Galicia. Como es lógico, esta solución, derivada de la

inexistencia de cuarteles militares, ocasionaba numerosos roces con los vecinos afectados, llegando en ocasiones la tropa a expulsar a los mismos propietarios de sus casas. En Baiona esta situación provocaba numerosas propuestas y peticiones a la Corona para que se construyeran o adquiriesen cuarteles donde alojar a los militares. Da idea de las molestias que en ocasiones los propios afectados se comprometen a correr con los gastos de la erección de alojamientos (Frías, 1972-73).

Las provisiones de la Real Audiencia no se limitaban a señalar peligros de flotas enemigas o corsarios, sino que pasaban a tomar medidas muy concretas en defensas de los puertos. La más minuciosa es la fechada en Santiago a 3 de junio de 1528, en que se determina desde el toque a rebato y la fabricación de muros y embarcaderos hasta los barcos patrulleros - <<volanteros>> - y la vigilancia y denuncia de las personas sospechosas de espionaje<sup>179</sup> (Fernández Vega 1972-73).

La defensa costera estaba en manos del gobernador, Capitán General de Galicia, situado en La Coruña como eje de la defensa de las costas del Reino.



El óvalo marca la situación de la Torre Vieja, dominando el surgidero de Ribadeo, punto donde se efectuó la inmersión, la flecha, el fuerte existente donde hoy se ubica el castillo de San Damián. AGS.

Los acuerdos del regimiento de La Coruña hacen continua alusión al cumplimiento de órdenes defensivas emanadas del gobernador y oidores, ya sea aprovisionamiento de pólvora, reparo de muros y terraplenes, acopio de cal, velas y atalayas,<sup>180</sup> puesta a punto de la artillería,<sup>181</sup> construcción del baluarte de la puerta de la ciudad<sup>182</sup> (Fernández Vega 1972-73).

En el terreno militar, uno de los más interferidos por la Audiencia, como consecuencia del carácter de capitán general que ostentaba su presidente, este organismo actúa de dos maneras: como intermediario del poder central en asuntos que desborda el interés local y aún el regional (...) Y por su propia autoridad, como en los momentos de peligro o alarma en que asume la responsabilidad de la defensa del Reino, y expide, a través de los concejos, las órdenes que estima oportuna en cada momento.

<sup>179</sup>AMC, Libro de acuerdos, 1528 fº 7-9.

<sup>180</sup>AMC, Libro de acuerdos, 1551, fº 24.

<sup>181</sup>AMC, Libro de acuerdos, 1536, fº 288.

<sup>182</sup>AMC, Libro de acuerdos, 1526, fº 229 v.

Ya sean movilizaciones, requisas (...), consignas a las fortalezas, aprovisionamiento de pólvora y municiones, guarda de las costas<sup>183</sup> (Fernández Vega 1972-73).

En la defensa del reino también colaboraba la presencia de buques militares, vinculados en la formación de Armadas. Estos buques ofrecían una seguridad al tráfico propio, que desaparecía cuando cesaba la presencia en la costa de estas fuerzas militares. Así, en carta del 22 de julio de 1597, el rey informa al capitán general de Galicia, acerca de la disposición dada de enviar cuatro mil hombres para evitar que el enemigo se aproveche de la ausencia de la Armada que, al mando del conde de Santa Gadea, debe hacerse a la mar en cuanto reciba los barcos procedentes de Andalucía y País Vasco (Frías 1972-73).

Para garantizar la defensa de la costa era necesario ejercer el dominio del mar, para lo cual era necesario contar con los buques necesarios, cosa que no siempre fue posible. En diferentes ocasiones se adjudicaron buques para establecer una escuadra de guardacostas. Una de estas Armadas fue la que mediante asiento instituyó Álvaro de Bazán el viejo, aportando una galeaza de 800 toneladas; otra a punto de terminarse en el astillero de Bilbao de 1.200 toneladas y dos galeones, que entre ambos desplazaban 1.300 toneladas más (Fernández Duro, 2007, pág. 14).

187

#### 6.4.1.-Fortalezas

La defensa absoluta de tantos puertos y poblaciones costeras era inviable por la gran cantidad de recursos que hubieran sido necesarios para ofrecer la seguridad total. La corona se vio obligada a concentrar la defensa en los puertos principales a lo que dotó con piezas artilleras y en algunos casos con dotaciones militares en cargadas de



Ribadeo, castillo de San Damián en la actualidad: Fot: MSC.

<sup>183</sup>AMC, Libro de acuerdos, 1574, fº 113.



su manejo. Los puertos más queños asimismo contaron con recursos para su defensa, aunque más limitados, estos recursos en muchos casos fueron facilitados por los propios concejos municipales y aún por los señores a cuya jurisdicción pertenecían. Su manejo estaba a cargo de las milicias locales.

#### 6.4.2.-Sistema defensivo de Gelmírez

La lógica de las defensas de la costa durante la Alta Edad Media, comprendía la retirada al interior, hasta allá donde la navegación era practicable en marea alta. Esta realidad la hemos constatado en los casos de Ribadeo, Vivero, Ortigueira, La Coruña, Ponteceso, Padrón, Pontevedra, Redondela..., a estas defensas naturales se podían complementar con otros establecimientos defensivos que impidieran, dificultaran y aún comprometieran el avance por las cada vez más estrechas e inaccesibles rías. Así la fortaleza medieval de San Esteban, en Sismundi, el de San Sebastián en la ría de Ponteceso, etc.

El hecho de que el arzobispo de Santiago fuera el encargado de la defensa de las costas del Reino, no debe llevarnos a considerar que dichas defensas estaban únicamente en relación con el puerto de Padrón (Iria Flavia), último puerto navegable hasta la supuesta tumba del Apóstol. Galicia disponía de otros muchos puertos que contribuyeron y se apoyaron en estas defensas costeras establecidas por el arzobispo Gelmírez como representante del monarca. Ya lo hemos visto en el caso de la Torre de Hércules en la tierra de Faro, Brigantium, La Coruña.

El establecimiento más destacado de todo el conglomerado establecido en la costa para lidiar con los merodeadores, tanto normandos como musulmanes, era conocido como *Castellum Honesti*, situado en la embocadura del tramo final del acceso por mar a Santiago, cerraba el paso en la desembocadura del río Ulla. No resulta extraño que el padre del arzobispo Gelmírez fuera el teniente de dicha fortaleza.

Las defensas del reino no fueron simplemente defensivas sino que cuando se organizó una fuerza naval permanente, tuvieron además su componente ofensiva. Esta fue la primera fuerza naval permanente de la Historia de España, y se la considera el embrión de lo que casi un milenio más tarde será la Armada Española.

#### 6.4.3.-Ribadeo

El puerto de Ribadeo<sup>184</sup> disponía para su defensa un fuerte a la entrada de la ría llamado de San Damián que se conserva hoy en día destinado a museo. La primera noticia acerca de su construcción la recoge Rodríguez - Villasante (Rodríguez - Villasante Prieto, 1984), según este autor, se trata del primer castillo mandado construir en 1624 por el Marqués de Cerralbo, Capitán General de Galicia. Sin embargo en el mismo solar existió un fuerte anterior, como atestigua el plano de Bartolomé Muñoz del Archivo de Simancas y fechado en 1605. En este plano, en la punta denominada Carballo, donde hoy se asienta el citado castillo, existía un fuerte,<sup>185</sup> el cual debió de erigirse a lo largo del siglo XVI (Castropol 2008). Según Rodríguez - Villasante, que no menciona esta defensa en el siglo XVI, la ría de Ribadeo, lo mismo que la mayoría de los puertos del norte del reino, careció de unas defensas creíbles durante el siglo XVI. El plano permite colegir que se trataba de una construcción apoyada en la punta del acantilado que defiende el frente de tierra mediante sendos pequeños baluartes, mostrando batería hacia los aproches de

<sup>184</sup> La situación de la villa de Ribadeo, en el interior de una ría, condiciona su acceso al estado de la marea.

<sup>185</sup> Así denominado en la planimetría.

Ribadeo y su fondeadero. No se cita esta fortaleza en el año 1538, cuando se busca artillar a un buque que debía salir a la caza de una embarcación francesa que andaba merodeando por la costa. Sí queda recogido que al menos en Porcillán existía artillería, así como en la Torre, que debe referirse a la Torrebieja que aparece asimismo reflejada en el plano de 1605. Suponemos que la primera fortaleza de San Damián debió erigirse entre el año 1538 y 1605, muy probablemente en los últimos años del siglo, durante el impulso a la fortificación registrada en todos los dominios hispanos.

En sendos proyectos de reforma, ya durante el siglo XVIII, para esta fortaleza firmados por Francisco Llovet en 1762 y 176 (Vigo Trasancos 2011, 725-727), se puede apreciar que se conserva la traza de la fortificación. Esta reforma al frente de tierra con objeto de prevenir golpes de mano. En el mismo plano parecen apreciarse dos reformas sucesivas anteriores a la propuesta en el proyecto, en función del trazado de la fortaleza y de los muros de las construcciones existentes.

#### *6.4.3.1.-Torre Vella, Torrebieja de Ribadeo*

El licenciado Molina cita la presencia de una fortaleza en este puerto en 1550 (Molina, 1675, pág. 106). Esta defensa puede referirse a la conocida como Torre Vieja de controvertido solar. Al sur de la punta de San Damián se asienta el cargadero de mineral hoy abandonado que funcionó en aquel punto. Este cargadero asienta su estructura en una isleta donde figuraba el topónimo de Torrebieja en un plano conservado en Simancas, obra de Bartolomé Muñoz y fechado en 1605 (Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998) figura el topónimo de Torrebieja sobre la isleta o peñasco que hoy sirve de apoyo al cargadero de mineral que se conserva al norte del puente de los Santos.

En 1622 se construye un fuerte en la Torre Vieja dotado con dos piezas de artillería (Méndez San Julián, 1884, pág. 77). El topónimo se conservará hasta bien entrado el



Ribadeo Según el Atlas del Rey Planeta, 1634. (Texeira, 1634)

siglo XX. En el derrotero correspondiente al año 10 del pasado siglo, se ofrece una referencia directa a la presencia de la Torre medieval de Ribadeo en el lugar donde posteriormente se ubicará el cargadero de Mineral, hoy transformado en mirador sobre la ría. <<En el punto denominado Torre Vella, al S. del castillo de San Damián, existe un cargadero de mineral, á cuyo pie amarran los buques>>. (Sección de Hidrografía 1910, 113).

Se trata posiblemente de la más antigua defensa del puerto de Ribadeo que debió cruzar fuegos con el almirante Colón, al servicio de Francia, que hizo una intentona de tomar el puerto en el año 1476:

Esto fue estando el rey de Castilla en Bilbao a 20 del mes de julio; y Colón con la armada francesa llegando a Bermeo pasó gran tormenta y perdió la nave capitana, y corrió hasta la costa de Galicia e intentó de combatir a Ribadeo y perdió buena parte de su gente. (Zurita, 2003, pág. C. LI)

Según Lanza Álvarez (Lanza Álvarez 1933), sobre la isla Pancha, donde hoy se sitúa el faro que marca la entrada de la ría, en el castro de Villaselán, se alzaba una <<torre vella>> que, según este autor, en el siglo XVI era faro. Elisa Ferreira Priegue apunta que una construcción troncopiramidal que se conserva en el castillo de San Damián también puede ser un antiguo faro basándose en el aspecto formal de la construcción.



El cargadero de mineral en funcionamiento a principios del siglo XX cuyo pilar central se asienta sobre lo que fue la Torre Vella. Fot: Jaurent, J., Ca.1900. BNE.

No en la misma isla Pancha, si no sobre ella, en la costa, Vicente Tofiño en una carta náutica fechada en 1788 sitúa un <<torrín>> que se corresponde con la atalaya o facho que consta existía en ese lugar.

Según Lanza Álvarez, existió frente a la isla Pancha, en donde posteriormente se erigió un puesto de carabineros, una fortificación conocida como Torre vieja. Este mismo autor dice que el <<Torrín de la Pancha>> tenía como objeto servir de <<devissa y guía de los navegantes que avistan esta costa y pretenden la entrada y arribo al puerto>> según consta en un documento de 1725 (Lanza Álvarez 1933, 113). Esta construcción sirvió durante siglos como referencia a la navegación, atribuyéndole un origen fenicio.



En el portulano veneciano estudiado por Ferreira Priegue, datado hacia 1400 y que se conserva en la Biblioteca Nazionale de Florencia (Ferreira Priegue, Galicia en el comercio marítimo medieval 1988, 51), no se cita torre alguna en este puerto.

Una Torre nueva es citada por José Cornide en 1764 (Cornide 1991):

Un poco más adelante del Castillo<sup>186</sup> fuera ya de la Barra, y siguiendo la costa de Galicia, hay una torre de mediana elevación llamada la Torre Nueva, que sirve de Atalaya o Facho, así para congregarse en los rebatos los de tierra, como para servir de guía a los navegantes. Hállase descubierta y elevada un poco, y bastante destruida y en mal estado. Dista del Puerto un cuarto de legua escaso<sup>187</sup> (Cornide 1991, 20-21).

En el derrotero de Vicente Tofiño (1789) no se menciona la existencia de torre alguna, ni sobre isla Pancha ni en ningún otro punto del puerto de Ribadeo. Donde queda reflejada su existencia es en el <<Plano de la ría de Ribadeo>>, del mismo autor, fechado en 1788. Inmediata a la isla, sobre la costa, aparece un Torrín de la Pancha. Esta construcción desaparece ya en la carta náutica rectificada en 1859 por el Teniente de Navío Pedro Riudavets e impresa en Madrid en 1882 por la Dirección de Hidrografía.

En la misma carta náutica obra de Vicente Tofiño datada en 1788, se marca la situación de una punta conocida como punta del Castillo Viejo en el lugar que hoy ocupa el cargadero de mineral en desuso, transformado en mirador sobre la ría. Esta



Cargadero de mineral en la actualidad El pilar central marcaría la situación de la Torre Vella. Fot: MSC.

<sup>186</sup> El de San Damián.

<sup>187</sup> Una legua equivale 5.000 varas castellanas, unos 4.190 m. La distancia en línea recta desde Porcillán se acerca mucho a 1.000 de distancia, lo que coincide con lo estimado por Don José Cornide.



torre parece mantenerse en activo durante bien entrado el siglo XVI, como se desprende de la noticia de haber cedido el concejo de Ribadeo en 1538 <<los dos pasamuros de Porcillán y la lombarda pequeña de la Torre y un barril de pólvora>> al escribano Ares Pardo Donlebum, el cual buscaba salir a atacar a un <<navío de guerra francés que andaba cerca de este puerto robando por la mar>> (González López 1970).

En definitiva, a nuestro modo de ver se trata de dos construcciones diferentes, la situada frente a isla Pancha, llamada Torrevieja en el siglo XVIII, debió de ser una ayuda a la navegación, a la vez que una atalaya para la defensa del puerto. En cambio la Torre Vella, se trataría de una torre artillada dispuesta dominando el fondeadero del puerto dominándolo con sus cañones.

A pesar de que en el peñasco donde se apoya el cargadero se aprecian muros y restos de construcciones arruinadas, éstas son posteriores al citado pilar, por cuanto se apoyan en él. No hemos podido distinguir sobre esta piedra resto alguno de la primitiva construcción. A pesar de ello, sí puede ser la presencia de la estructura defensiva que proponemos en este punto el origen a las informaciones de buceadores que afirman la existencia de piezas de artillería hundidas junto a la costa, en el tramo entre el puente de los Santos y el castillo de San Damián. Incluso, en el año 1988 se extrajo de esta zona una pieza de artillería de hierro.<sup>188</sup>

Una noticia recogida por Jesús Sánchez (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004, 26-27), nos da a conocer que la <<torre vieja>> se hallaba arruinada en el año 1813, cuando el jefe político de la provincia de Lugo solicitó que se reparara para servir de referencia a las embarcaciones que entraran en la ría o aún aquellas que estuvieran navegando pudieran situarse y reconocer su posición. Creemos sin embargo que esta referencia debe ser a la torre existente en las inmediaciones de la Isla Pancha, por cuanto la que aparece como Torrebieja en el



Fotografía del surgidero de Ribadeo. Al fondo, sobre la costa, se aprecia el cargadero de mineral, cuyo pilar se apoyaría en el punto donde se erigiría la Torre Vieja dominando el surgidero. Los buques se hayan fondeados al sur y este de aquella. Fot: Laurent, J, Ca 1900. BNE.

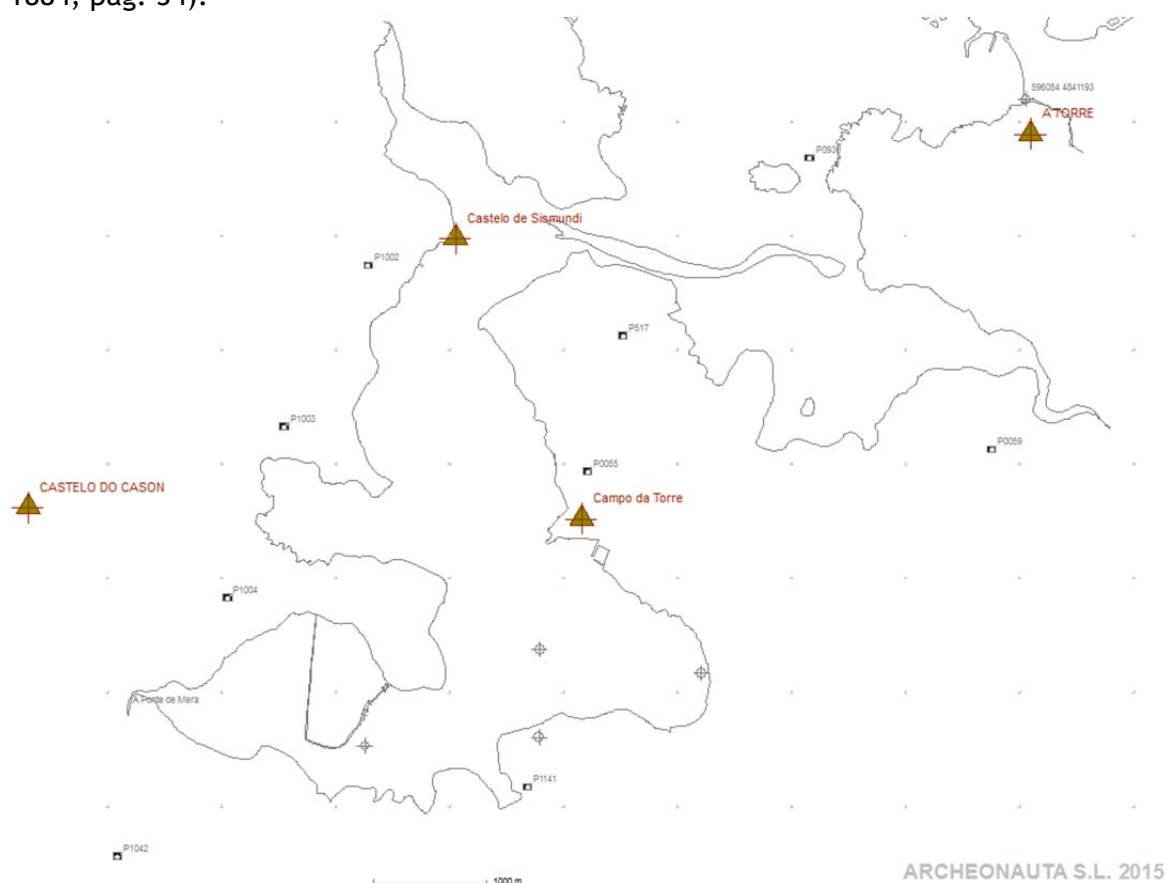
<sup>188</sup> ASA 02.B.022.90.001. Carta del Capitán General de la Zoma Marítima del Cantábrico al Delegado del Gobierno en Galicia.

plano de 1605 está situada en el interior de la ría donde difícilmente podría servir como referencia a la navegación en aguas abiertas.

Tenemos por tanto una Torre en 1538 de la que se retira una lombarda; una Torrebieja en el plano de Bartolomé Muñoz, fechado en 1605; una Torre Nueva según Cornide en 1764, y de nuevo una Torre Vieja en 1813 que sirve de apoyo a la navegación en aguas abiertas. Planteamos que lo que en 1538 fue una Torre, casi 70 años después, en 1605, ya era una Torrebieja, apareciendo una Torre Nueva<sup>189</sup> en 1764 y desapareciendo la vieja de la documentación. Esta Torre Nueva, en 1813, ya se había convertido en vieja y estaba arruinada, proceso del que no se recuperó desapareciendo ambas definitivamente.

En conclusión la Torre situada sobre isla Pancha, la conocida en 1764 como <<nueva>>, era una atalaya y baliza para la navegación, mientras que la vieja, situada en el interior de la ría, serviría para proteger y afirmar la autoridad sobre el surgidero o fondeadero de Ribadeo. La mencionada Torrebieja se encontraba situada en el lugar que hoy ocupa el cargadero de mineral, construcción que se conserva, y debió desaparecer en su totalidad con la construcción de esta obra.

Otras posiciones defensivas en la villa nos las ofrece Méndez San Julián en la Fortaleza, Porcillán, Torre das Cabanas, probablemente el antiguo palacio del Obispo en Cabanela) y la Atalaya (Méndez San Julián, 1884). En 1542 Juan Suárez construye un baluarte en la Atalaya y se construye una cerca alrededor (Méndez San Julián, 1884, pág. 34).



Defensas medievales en el entorno de la ría de Ortigueira.

<sup>189</sup> En contraposición a la existencia de una Torre anterior que sería la situada en el interior de la ría.

Además de la Torre Vella o Torrebieja, de origen tardomedieval, y todavía activa a inicios del siglo XVI y probablemente más acá, se construyó en la villa una defensa abaluartada en la zona inmediata al puerto. Existe además, al menos desde inicios del siglo XVII, otra fortaleza más adecuada a los avances artilleros y defensivos que el renacimiento aportará al mundo de la guerra.

En 1624 hubo noticia de que doce galeones holandeses venían a apoderarse del puerto, con cuyo motivo convocaron a las compañías del distrito y aprestaron seis piezas y municiones. En el fuerte de la Torre Nueva pusieron las cuatro que mandó el general, al cual compraron pólvora, municiones y 24 mosquetes. El mismo general, durante los 15 días que tuvo de estancia en la villa, trazó el plano del fuerte de la Torre nueva, que llamó de San Damián. No se sabe de cierto si este General era el marqués de Cerralbo (Méndez San Julián, 1884, pág. 78).

Probablemente estos buques holandeses buscasen destruir los cuatro galeones entonces en construcción en este puerto, que todavía al año siguiente corrieron el riesgo de ser quemados (Amor Meilán, 1928, pág. 677).

#### 6.4.4.-Defensas de Vivero

A pesar de ser uno de los puertos más importantes del norte, careció de unas defensas creíbles, más allá de su muralla medieval, quizás depositando su defensa en la situación del puerto, en el fondo de la ría y con un puerto condicionado por la marea. Aun así, en 1523, el Capitán General suponía que esta villa podría resistir un asalto proveniente del mar (Erias Martínez & Veiga Ferreira, 2002).

La batería denominada de La Ladera, situada en la orilla oeste de la ría, en concreto donde hoy se asientan las ruinas del antiguo cargadero de mineral, A Poceira, Escourido, estaba dotada con dos piezas del calibre doce y dos del ocho en agosto del año 1787.<sup>190</sup> En el puerto de Cillero, y siguiendo la misma carta, especifica una dotación artillera de 4 piezas del calibre doce, 2 de a ocho y otras 2 de a seis en una batería que denomina Carel. Este fuerte de Cillero ya es mencionado por José Cornide en 1764, que lo define como <<muy maltratado con seis cañones pequeños en muy mal estado>> (Cornide 1991, 31). A pesar de no haber encontrado referencias anteriores, no nos cabe duda de que estas posiciones artilleras fueron instaladas anteriormente, tal y como hemos visto en el caso de Ribadeo y su castillo de San Damián.

#### 6.4.5.-Puerto de Bares

En el puerto de Bares existió algún tipo de posición artillada, para cubrir este fondeadero tan estratégico. Por carta al capitán general de Galicia, se le comunica que ha de retirar dos piezas de artillería de las defensas de la capital para reponer las dos que han reventado en aquel puerto (Frías, 1972-73, pág. 81).

#### 6.4.6.-Punta Sismundi

El fondeadero de Sismundi es el punto más profundo de toda la ría de Ortigueira con 13 m de profundidad en bajamar escorada, profundidad que parece no haber registrado cambios al menos desde principios del siglo XX. Reputado como abrigo excelente ante todo tipo de tiempos, este tenedero, con fondos de 8 a 12 m, fue y es aprovechado por las embarcaciones para fondear en bajamar y evitar quedar varadas hasta la nueva subida de la marea.

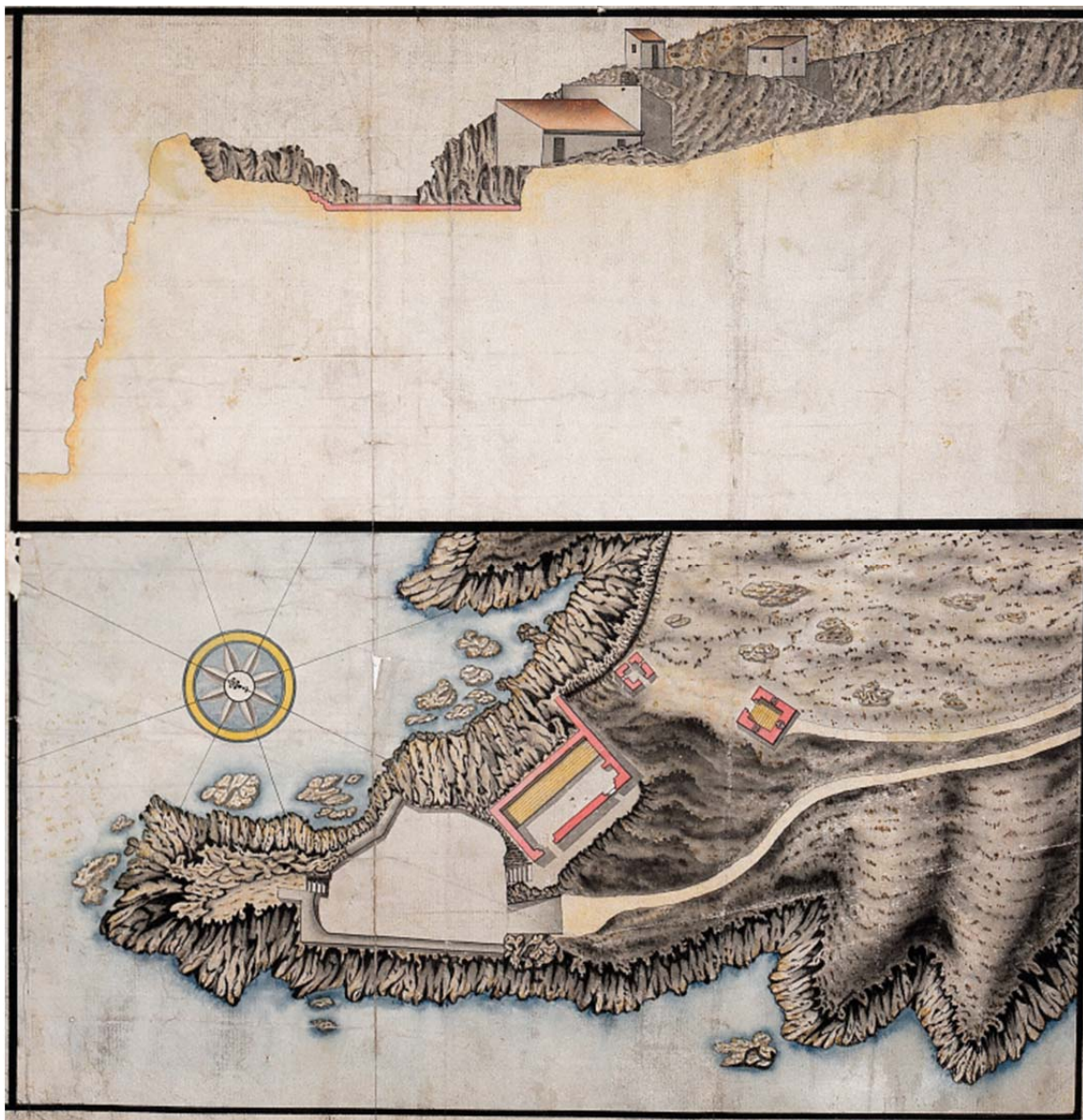
<sup>190</sup> Carta náutica manuscrita conservada en la Biblioteca Nacional de España, obra de Juan Patricio García, fechada en 1787 (461.13 Vivero, Ría).



En la punta Sismundi se situaba el antiquísimo castillo de San Esteban, *Castrum Sancti Estephani de Ortigarea qui est situm in litore Maris*, como le llama el privilegio dado a la catedral de Lugo por Alfonso VI (Carré Aldao, 1936).

En el derrotero de *Viis Maris*, sin embargo no se recomienda esta ría para fondear por resultar muy abierta al mar, sí se menciona el castillo de San Esteban al que denomina *Sancti Estephani de Ortingaire* (Howden 1191).

Según Ramil González dicho castillo medieval se asienta sobre un castro muy alterado. Estamos pues ante un yacimiento con una ocupación prolongada favorecida por la situación estratégica de la península sobre la ría, que lo acerca al único canal navegable. La estructura de esta península es casi circular defendida por el mar, salvo en el punto donde se une a tierra firme, protegida por una muralla defensiva. En algunos puntos de sus defensas naturales el talud está reforzado con restos de muralla. Hoy en día su superficie se encuentra muy alterada a causa de una construcción que conllevó una remoción de tierras (Ramil González, 1999).



Planta y alzado de la desaparecida batería de punta Sarridal, Cedeira. (Vigo Trasancos 2011)



Sismundi fue llamado también San Estebo da Pasaxen por la barca que hacía la travesía de la ría. En la misma parroquia existió un convento en los comienzos del cristianismo, convento que al parecer se erigía en el lugar que en la actualidad ocupa la iglesia parroquial (E. Carré Aldao 1936).

La punta de Sismundi era y es utilizada como fondeadero durante la bajamar, consecuencia de ello, en diversas ocasiones han sido localizadas anclas perdidas por las embarcaciones que allí fondearon. En ocasiones han sido localizados fragmentos anfóricos en el fondo de la ría, precisamente según los testimonios que hemos podido recoger en torno al fondeadero de Sismundi. Los tipos son Dr. 20 de ánfora oleícola bética con producción en torno al cambio de era, Dr. 1 C, itálica, vinaria siglo I a. C, y ánfora de salazón lusitana con una cronología en torno al siglo III d.C. Estas piezas se encuentran en manos particulares. Este registro demuestra un tráfico comercial a larga distancia que se corresponde con los materiales arqueológicos localizados en las intervenciones realizadas en los yacimientos excavados en torno a la ría.

#### 6.4.7.-Cedeira

Sobre la punta Solveira destaca el castillo de la Concepción o de Cedeira, fortaleza proyectada en 1748, parte del sistema defensivo que protegía la base naval de Ferrol. Cerca de ella, en la punta de Sarridal se situaba una batería anterior, hoy desaparecida, que tomaba el nombre del topónimo sobre el que se asentaba, más sencilla que la que ha pervivido. La sustitución de una fortaleza por otra se debió sin duda al ataque realizado en 1747 por fuerzas británicas que demostraron lo inadecuado para la defensa de las antiguas defensas. El castillo de la Concepción estaba armado con 15 piezas de artillería y tenía una guarnición de 30 hombres al mando de un comandante. Su último hecho bélico se remonta a 1800 cuando sus piezas batieron a un <<batallón de enemigos>>. En la actualidad esta fortaleza ha sido restaurada.

En la punta Sarridal se sitúa la ermita de San Antón, en tiempos muy venerada por los marineros.



Bajo la baliza de la moderna enfilación se puede observar los restos de lo que fue el castillo de San Martín, bautizado en honor del Adelantado Martín de Padilla, comandante de las Armadas de 1596 y 1597. A la derecha, sobre la roca se distinguen dos anclas de hierro colado fijas, que sostenían las defensas submarinas que cerraban la ría de Ferrol en tiempos contemporáneos. Fot: MSC

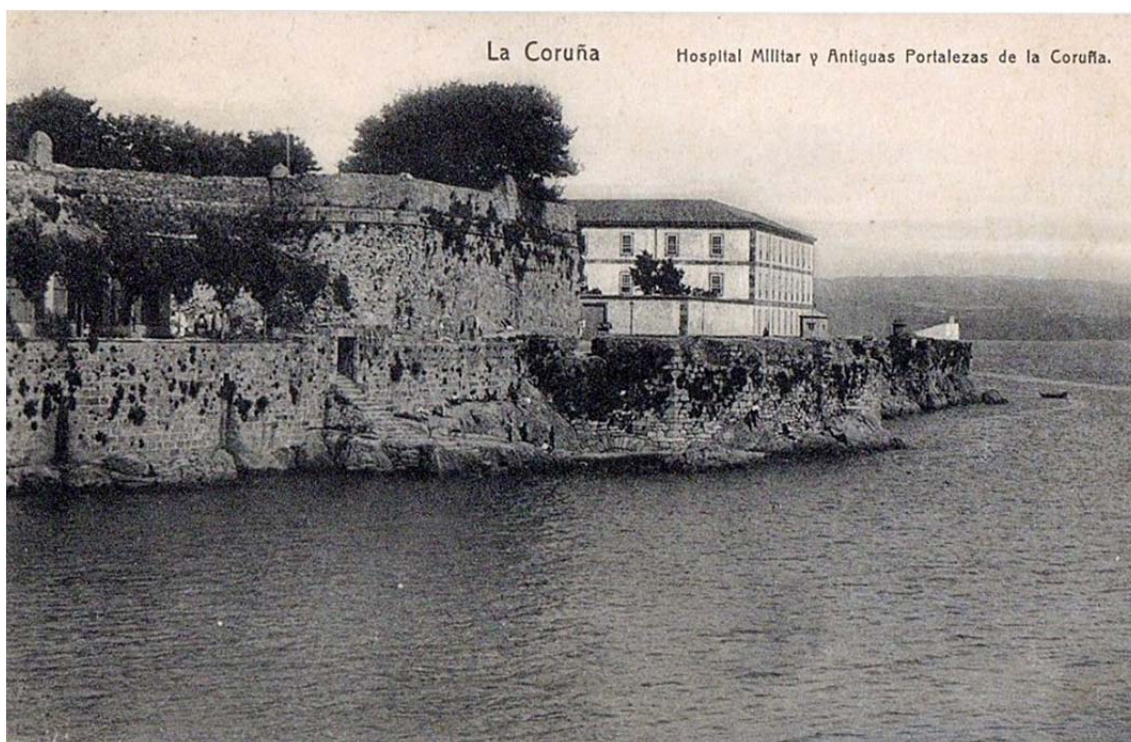
#### 6.4.8.-Ferrol

Las defensas de la ría ferrolana han sido sin duda las más poderosas de toda la costa gallega en época moderna y contemporánea, aunque su desarrollo no culminó en hasta mediados del siglo XVIII. Todo el esfuerzo volcado en la defensa de esta base naval estuvo justificado pues, a pesar de varios intentos, la ría ha permanecido inexpugnable hasta la invasión napoleónica, donde las defensas orientadas al enemigo tradicional por vía marítima, se vieron desbordadas por un ataque continental.

Los primeros pasos en la fortificación de la ría se producen a finales del siglo XVI. En 1592 se había erigido ya el castillo de San Felipe y en 1596 ya estaba listo para recibir a los ingleses el castillo de San Martín,<sup>191</sup> situado en la orilla sur de la entrada. Con anterioridad la villa de Ferrol había estado defendida por la fortaleza y muralla medieval que abrazaba a la población, en torno al castro, en el conocido como Ferrol Vello.

La ría ferrolana ya había acogido una armada en el año 1586 bajo el mando de Álvaro de Bazán. Es en estos momentos cuando debió comenzar a construirse la fortaleza de San Felipe que defiende la entrada de la ría ferrolana. Se oponía, en un principio, al castillo de San Martín, construido por indicación de Martín de Padilla, hasta que éste fue sustituido por el actual castillo de La Palma.

Las primeras obras quizás se vieron justificadas por la incursión que el pirata James Sidee realizó en 1579 contra las fuerzas que el irlandés James Fitzmaurice Fitzgerald estaba aprestando en la ría, con objeto de realizar una intentona contra los ingleses en Irlanda, con el apoyo de la Corona y de la Santa Sede (Granados Loureda, 2011,



A la izquierda, la antigua fortaleza de San Carlos, a principios del siglo XX, dominando el antiguo surgidero del puerto coruñés. Fot: J. González.

<sup>191</sup> Denominado así por el Adelantado Martín de Padilla, Conde de Santa Gadea y de Buendía quien ordenó su construcción para defender la Armada que aprestaba.



pág. 74). Esta escuadra, formada sólo por dos naves, logró salir el 12 de mayo de 1580, alcanzando Dingle el 19 de junio, más de un mes después, lo que dice mucho de las dificultades de la navegación en el Atlántico - en los meses más favorables del año - en lo que a ganar latitud se refiere.

El Adelantado Martín de Padilla, dedicó tropas y recursos a la fortificación de la ría de Ferrol con objeto de proteger la Armada que se aprestaba para el año 1596. Destaca el castillo de San Martín, edificado en la costa sur de la entrada de la ría y que recibe el nombre del Adelantado, bajo cuya responsabilidad se mandó erigir. Para la construcción de estas infraestructuras se empleó la tropa destacada en la Armada. Tras la partida de la Armada de 1596, las defensas fueron transferidas al Capitán General de Galicia para que se hiciera cargo de ellas.

El castillo de San Martín estaba armado con unos 11 cañones y se consideraba poco capaz. Estas fortificaciones fueron transferidas el año 1597 al Capitán General Luis Carrillo de Toledo, al partir la Armada aquel año rumbo a las costas inglesas (Frías 1972-73, 88).

Mejores características tenía el castillo de La Palma que data asimismo de 1597 (Rodríguez - Villasante Prieto, 1984, pág. 79) y que se conserva en nuestros días, aunque completamente modificado. Se opone al de San Felipe cerrando la ría en su parte más angosta. Junto al desaparecido de San Martín, las tres fortificaciones cruzaban sus fuegos en un triángulo que debería atravesar cualquier buque que pretendiera acceder al interior de la ría.



Así se imaginó el ataque normando sobre Faro (La Coruña) en 846, en una ilustración decimonónica. Archivo.

#### 6.4.9.-Pontedeume

El viejo castillo medieval de los Andrade, junto al puerto de Pontedeume es citado en la Descripción del Reyno de Galicia del licenciado Molina (Molina, 1675, pág. 106). Esta fortaleza medieval, de la que sólo nos resta en la actualidad su torre del homenaje, era la encargada de ofrecer seguridad a la villa, apoyada además en su muralla. Sin embargo lo que más destaca este autor de este puerto es el puente que da nombre a la villa del que destaca su longitud. Este puente, como tantos otros se encontraba fortificado. A más distancia el castillo de Andrade, ofrecía una defensa más en profundidad para evitar la penetración de una fuerza hostil que desembarcara en cualquiera de las ensenadas inmediatas.

#### 6.4.10.-La Coruña

La ciudad de La Coruña, muy expuesta no sólo por su situación geográfica sino también por acoger a las instituciones de gobierno del reino, precisaba de fortificaciones que arredraran a cualquier fuerza enemiga. Estaba amurallada desde época medieval, aunque llegaba a finales del siglo XVI con unas defensas



Torre de Hércules. Archivo.



insuficientes que no podían oponerse a un enemigo decidido y hábil<sup>192</sup>. La ciudad actuaba en sí misma como una fortaleza, que aparte de ofrecer defensa de la población, extendía su acción sobre las aguas del puerto.

El crecimiento de la ciudad y su pujanza económica permitió el desarrollo del arrabal de la Pescadería, donde tenía su asiento la actividad mercantil y pesquera de la ciudad. Esta zona, muy vulnerable por la ausencia de defensas creíbles, fue la única tomada por los ingleses en 1589, causando un fuerte quebranto al desarrollo de la ciudad en los años venideros.

El Capitán General de Galicia, cuya sede estará en la ciudad de La Coruña hasta la desaparición de las Capitanías Generales a finales del siglo XX, actuará en todos aquellos aspectos de carácter regional y en los que superen el interés local (Fernández Vega 1972-73). En los momentos de alarma asume el mando de la defensa del Reino remitiendo las órdenes necesarias, requisas y aprestos necesarios.



Frente del mar de las murallas de La Coruña, en la zona de las Ánimas, y englobando el monasterio de San Francisco, frente al castillo de San Antón, levantadas en 1595. Fot: Luis Sellier. Archivo

Con ello, el rey reconoce la importancia estratégica del puerto, y por ende de la ciudad, que debe potenciarse por el riesgo que supone para su defensa la pérdida de población. Lo acertado de esta medida se pondrá de manifiesto en el año 1589 cuando el ataque inglés de Drake y Norryrs se enfrentarán en este puerto, no sólo a la guarnición de la ciudad, ni a la tropa superviviente de la Armada de 1588, sino a la propia población urbana, la cual, según todas las fuentes, fue decisiva en la defensa frente a fuerzas tan superiores, que superaron las defensas estáticas de la ciudad, deteniéndose únicamente ante la decidida actuación de la población civil, parapetada tras las murallas medievales.

---

<sup>192</sup> El ataque inglés de 1589 fracasó, más que por la calidad de las defensas, por la incompetencia de los atacantes y la decisión de los defensores.

Si bien el puerto coruñés ya disponía de defensas, al menos desde la baja Edad Media, será en época Moderna cuando éstas alcancen su mayor desarrollo. Hasta que los avances de la artillería hizo obsoletas las viejas fortificaciones medievales, la fortaleza por excelencia de la ciudad, además de su recinto amurallado, completado en su perímetro ya en 1397 (Rodríguez - Villasante Prieto, 1984, pág. 81), era la fortaleza de San Carlos. Esta importante infraestructura defensiva era conocida como <<la Fortaleza>>, el actual jardín de San Carlos, situado en las inmediaciones de la desaparecida playa del Parrote, punto de embarque y desembarque desde época romana. Fue definida como <<muy sólida con su torre correspondiente, puertas, bóvedas y puente levadizo que hacía frente al mar por la parte sur>> (Rodríguez - Villasante Prieto, 1984, pág. 81). Esta posición estaba en la misma línea de las defensas de puertos en la Baja Edad Media, esto es, situada en las inmediaciones de los fondeaderos, para, con sus fuegos hacer valer la soberanía terrestre sobre las naves fondeadas y defenderlas de cualquier actividad hostil.

Varios bolaños de piedra recuperados del mar en los fondos inmediatos, y que se conservan en el Castillo de San Antón, pueden ser testigos de esta forma de ejercer soberanía.

Hasta que no se instala la Real Audiencia y la Capitanía General en la ciudad, el mantenimiento de las defensas coruñesas estaba en manos del municipio, el cual debía recurrir a fondos y rentas de la corona para hacer frente a los gastos. La corona, al apreciar las ventajas estratégicas de este puerto atlántico, decide instalar la Real Audiencia, junto al Gobernador y así apoyar el crecimiento de población imprescindible para garantizar la futura acción de control y defensa del espacio marítimo. La Coruña se establecerá como otra de las <<ciudades-guarda>>, recurso defensivo basado en ciudades estratégicamente situadas y fortificadas, que facilitaban la defensa del reino. El papel de la ciudad se irá por tanto militarizando, favoreciendo su defensa y ofreciendo servicios, económicos y políticos, además de apoyo material, tanto para la guarnición local como para las diferentes Armadas que en este puerto o en el cercano de Ferrol recalarán o se organizarán (Barreiro Fernández 1986, 194).

Tras el ataque de Drake y Norryes de 1589, se apresuraron los trabajos de fortificación de la que era capital del reino de Galicia, sede de la Audiencia y asiento de su Capitán General. Ese mismo año Felipe II envía al ingeniero italiano Tiburcio Spanochi que elabora, en colaboración con Pedro Rodríguez Muñiz cuatro proyectos para la defensa de la capital. Otros técnicos intervinieron en el diseño de fortificaciones, como el ingeniero militar italiano Leonardo Torriano, para el cual ordena Felipe II se le asignen 300 ducados para mantener su estancia en la ciudad (Frías 1972-73, 80).

Luis Carrillo de Toledo, Capitán General de Galicia tras la intentona inglesa, describe así las defensas de La Coruña <<...una Plaça tan flaca y mal fortificada que en solo el desseo y gusto de cumplir con las obligaciones consistía su defensa>> (Frías 1972-73, 68).

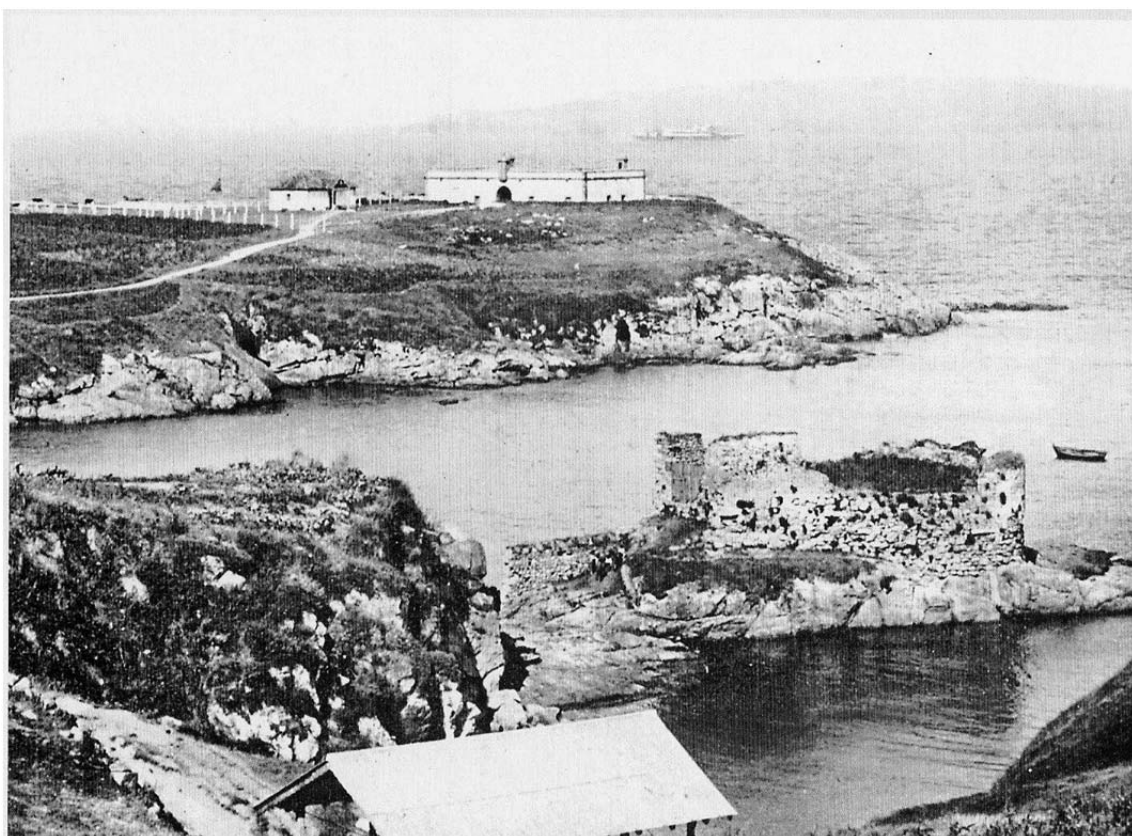
Esta queja puede haber sido influida por el deseo de implementar mejoras, por no dar sensación de que no es necesario invertir más en su fortificación, si no se exageran sus defectos. Así, cuando una armada holandesa al mando de Pieter van der Does y Jan Gerbrandtsen se presenta ante la ciudad en 1599, las defensas exhibidas frente al enemigo hace que ésta se retire sin apenas haber iniciado siquiera el ataque. Sin duda los trabajos de fortificación de la ciudad ejecutados bajo el nuevo Capitán General contribuyeron a la espantada holandesa.

Una de las fortificaciones que defendían la bahía coruñesa, erigida tras la intentona de Drake y Norry, era el fuerte de Santa Cruz. Por carta del rey Felipe II, al Capitán General de Galicia, de fecha 3 de julio de 1597, sabemos que a su cargo estaba Lope Rodríguez al que el citado Capitán General entregó una pieza de artillería nombrada *El Berraco*, además de 36 balas, cureña y cuchara. Haberse saltado el conducto del Teniente de Artillería del Capitán General de la Artillería de Galicia, le vale a Luis Carrillo de Toledo una llamada de atención por parte del rey (Frías 1972-73, 85). Otras órdenes del capitán general muestran la continua preocupación del Capitán General relativa a la mejora de las defensas del Reino.

Otras fortificaciones vinieron a incrementar las defensas coruñesas como la fortaleza de San Diego, instalada en la costa justo enfrente al castillo de San Antón y que tuvo una destacada actuación en el fracasado ataque de la Armada francesa de 1639. Es posible que un antecedente de la misma existiera desde el gobierno del Marqués de Cerralbo (Soraluce Blond, 1984, pág. 15), basada en una batería que cruzaba sus fuegos con el castillo de San Antón.

Esta fortaleza construida alrededor de 1630 a 1636, demostró su eficacia al cerrar el puerto con una cadena tendida hasta el castillo de San Antón, impidiendo el acceso de la Armada del arzobispo de Burdeos, Sourdis, en la intentona que hizo sobre la ciudad en 1639.

Otras defensas que se fueron estableciendo para la defensa de este importante puerto fueron las baterías de Oza, para cubrir la desenfilada playa homónima; el



En primer plano castillo de San Amaro dominando la ensenada homónima, al fondo, en la punta la batería de Adormideras. Archivo.



castillo de Santa Cruz; las baterías de Mera; Adormideras; la de la Herradura, en el actual rectorado de la Universidad; la de Sancti Espíritus<sup>193</sup> que, junto con la de Trascárceles, defendían de un desembarco la playa del Parrote; La del Alamillo, hoy en día todavía esbozada en el paseo del Parrote, desde donde comenzó el bombardeo del gobierno civil al inicio de la Guerra Civil Española; la batería de Santa Lucía, enclavada en Puerta Real; el castillo de San Amaro...

Esta última fortificación, de la que apenas existe documentación se construyó a finales del siglo XIV a semejanza de las fortalezas de origen medieval, es decir, dispuestas para asegurar un surgidero, más que a la defensa de un puerto mediante el uso de la artillería. Su ubicación en el interior de la ensenada homónima, en las cercanías de una ermita dedicada a ese santo, nos lleva a apuntalar esta hipótesis, reforzada por el establecimiento posterior de una batería primero y un fuerte más adelante en la punta de Adormideras, esta vez sí dominando un frente más amplio de mar, además de a la propia ensenada. Pronto perdió importancia esta posición en favor de una defensa en mayor profundidad ejercida desde la punta de Adormideras, siendo abandonado a mediados del siglo XVIII.

#### 6.4.10.1.-Castillo de Faro, Torre de Hércules

La primera ocupación documentada durante las excavaciones arqueológicas realizadas a pie de la Torre de Hércules, ha quedado establecida en torno al siglo IX o principios del X (Bello Diéguez 2008). Esta ocupación no nos cabe duda de que tuvo que ver con la actividad de la piratería vikinga y musulmana en el Atlántico. Otro ejemplo de ocupación de un faro romano del Atlántico como fortaleza ante los ataques nortños (Hague y Christie 1975) va a ser el de la Tour d'Ordre, el viejo faro de Boulogne, objeto de atención por parte de Carlomagno en torno al año 800.

Con toda probabilidad, al menos el año 970, el castro de Faro, pertenece a la mitra compostelana que lo recibe de los reyes leoneses con objeto de que sea el obispado compostelano el que asuma el control costero de toda Galicia, no sólo de Compostela, contra los ataques vikingos y musulmanes (Bello Diéguez, 2008).



La ciudad de La Coruña y Torre de Hércules según una carta inglesa de 1589 (Ca) probablemente empleado en la planificación del asalto sobre La Coruña. (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004).

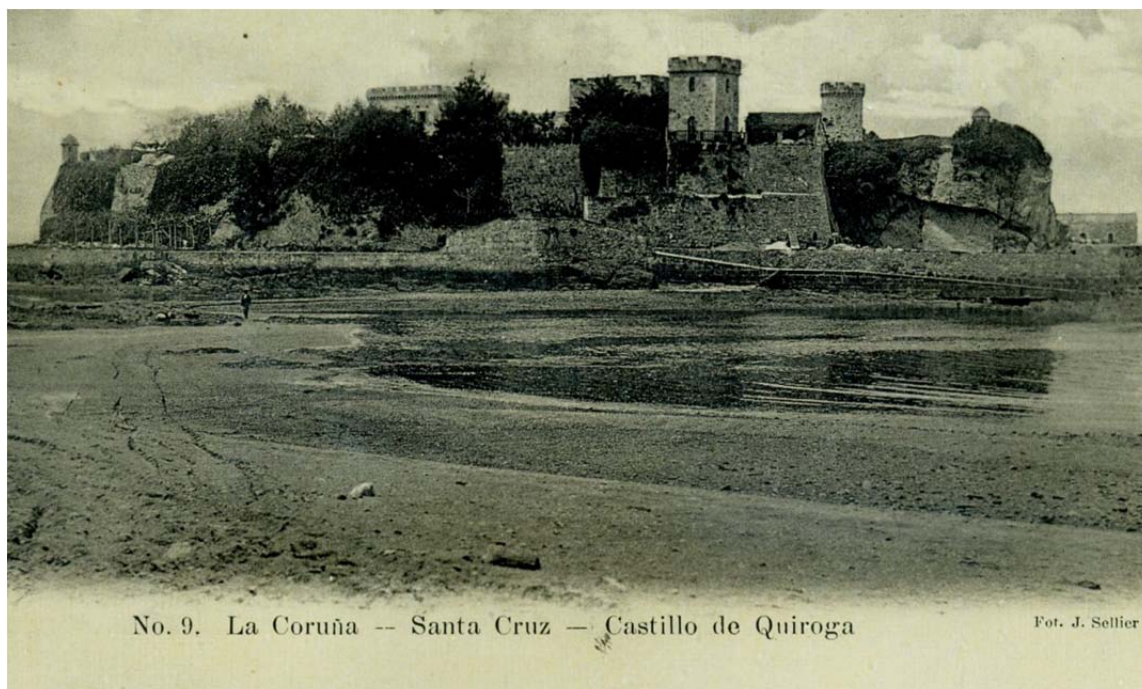
<sup>193</sup> Milagrosamente conservada a los pies de la fortaleza de San Carlos.



Durante las excavaciones arqueológicas desarrolladas en este antiguo faro romano, después fortaleza y por último vigía (aunque en ocasiones lo fue todo a la vez), se puso de manifiesto su deterioro a partir del año 1000, momento en el que asimismo se construyen los elementos auxiliares de la fortaleza, como el recinto que acoge a las cocinas. (Bello Diéguez 2008). En tiempos de Gelmírez la Torre de Hércules se integra en la estructura de defensa costera del Reino de Galicia. La fortaleza, objeto de excavaciones arqueológicas, ha demostrado así su existencia y manifiesta una ocupación casi ininterrumpida desde la Alta Edad Media hasta la época contemporánea en sus roles de fortaleza, atalaya y nuevamente faro. La Torre cambia de manos en varias ocasiones en función de las disputas nobiliarias por su posesión, hasta que en 1126, el arzobispo Gelmírez permuta la fortaleza con el rey Alfonso VII a cambio de la tierra de Tabeirós (Bello Diéguez 1994).

A lo largo de la Edad Media y hasta época contemporánea la presencia de elementos militares o paramilitares en esta instalación es constante como demostraron las excavaciones arqueológicas realizadas en el tambor que sirven de base al faro.<sup>194</sup> José María Bello distingue en época medieval dos momentos de ocupación del faro, como marco referencial, a partir de datos estratigráficos no rebatidos ni por los análisis de carbono catorce ni por los de luminiscencia: <<un marco cronológico de los siglos XI-XII para la primera ocupación, y XII-XIII para la segunda>> (Bello Diéguez 2008).

A su vez y en manos de la Mitra Compostelana el faro actuó como fortaleza desde la que defender los intereses de aquella. A partir del año 1000, conocida como Castro de Faro, comienzan a edificarse edificios anexos a la estructura central de la Torre de Hércules, los cuales se edifican sobre estructuras preexistentes cuya naturaleza desconocemos en el estado actual de la investigación. Estos edificios anexos lo forman las cocinas, situadas al exterior de la Torre para prevenir incendios. Al mismo



No. 9. La Coruña -- Santa Cruz -- Castillo de Quiroga

Fot. J. Sellier

Castillo de Santa Cruz. Fot: J. Sellier. Archivo.

<sup>194</sup> Excavaciones dirigidas por el Doctor Luis Caballero Zoreda y el arqueólogo José María Bello Diéguez, en las que tuve ocasión de participar, como arqueólogo componente del equipo técnico.

tiempo comienzan a distinguirse arqueológicamente los primeros signos de decaimiento del edificio (Bello Diéguez, Sanjurjo Sánchez y Fernández Mosquera 2008).

El Castro de Faro pasa a mencionarse como integrante de las defensas costeras establecidas por el arzobispo Gelmírez para contrarrestar las incursiones marítimas, tanto de Vikingos y normandos, como de musulmanes por el sur. Su función defensiva la ejercería como atalaya frente a los ataques procedentes del mar, como función secundaria funcionaría tendría la de fortaleza, que dificultaría el avance sobre el fondo de la ría, al resultar muy arriesgado dejar una fortaleza en manos de los defensores, que pudieran comprometer una retirada o realizar un ataque desde la retaguardia. En caso de querer evitar esta amenaza, los atacantes deberían distraer fuerzas, poniendo bajo sitio esta fortaleza o conquistándola, lo que retardaría el ataque sobre las poblaciones costeras dando tiempo a huir o a aprestarse para la defensa.

La Torre de Hércules en La Coruña, ya lo hemos visto, siguió funcionando al menos como baliza durante toda la Edad Media, y, según el derrotero veneciano citado por Elisa M<sup>a</sup> Ferreira Priegue, mantendría sus funciones de control marítimo mediante una vigilancia hacia el mar <<Torre de la guarda>> la denomina (Ferreira Priegue, Galicia en el comercio marítimo medieval 1988).

Asimismo en la carta empleada por los ingleses para planificar la desastrosa campaña de la Contrarmada de 1589, se dibuja la Torre de Hércules denominándola <<watch tower>> lo que podríamos traducir como torre de vigilancia.

El registro arqueológico ha permitido documentar destrucciones en la Torre de Hércules en los siglos XI al XIII, puestas de manifiesto por sucesivos niveles de incendio y de acumulaciones de tejas, producto de derrumbes. Si bien no es posible



Castillo de San Antón en la segunda mitad del siglo XIX, artilleros con sus piezas: obuses de 9 pulgadas cortos (Agar, 1866). Fot: Luis Sellier. Archivo.

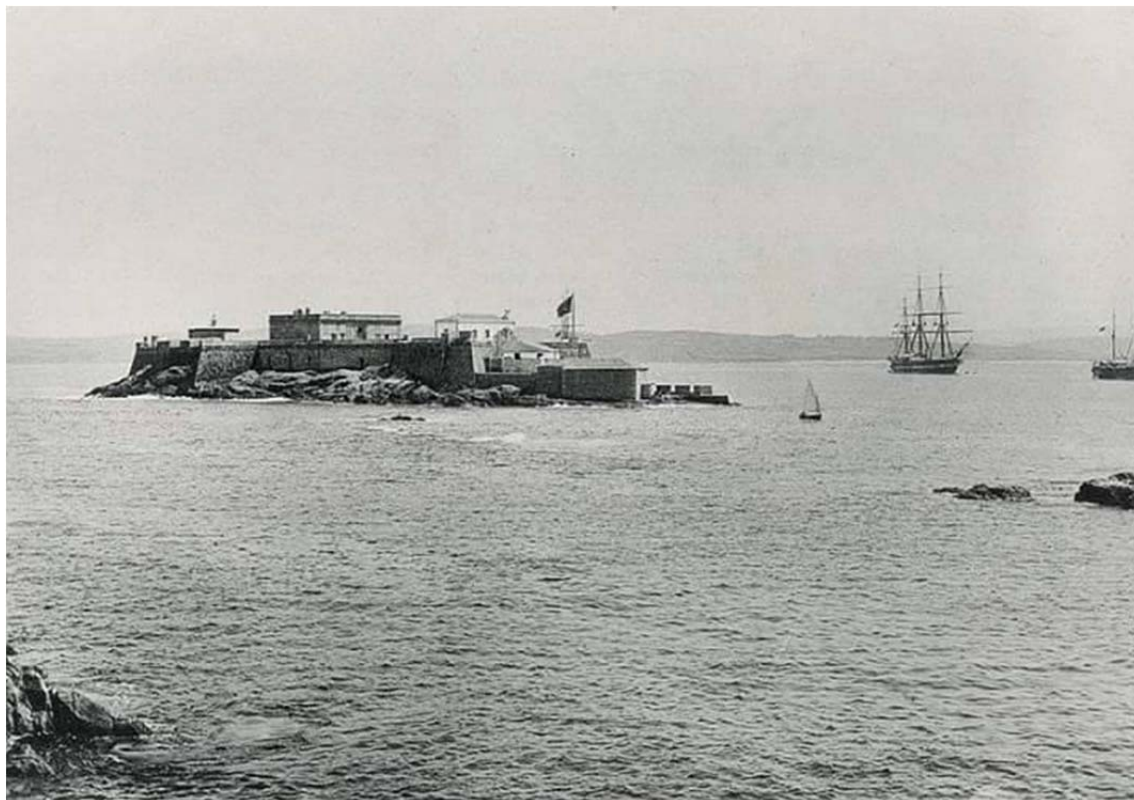


discernir si estos incendios son producto de ataques vikingos, musulmanes, de rencillas nobiliarias locales<sup>195</sup> o incluso consecuencia de incendios fortuitos, (Bello Diéguez 2008), no podemos evitar destacar lo expuesto de esta posición frente a los ataques marítimos, y que sería muy difícil admitir que en este momento la Torre de Hércules no se viera ofendida por los ataques marítimos que sufrieron tantos otros puntos de Galicia.

A finales del siglo XIII o inicios del XIV se produce la definitiva destrucción del muro perimetral romano de la Torre de Hércules, que acarrió la destrucción asimismo de las estancias adosadas al cuerpo del faro. Esta destrucción estuvo motivada por las tareas de edificación de la ciudad de La Coruña que se edificaba a partir de 1208 sobre las ruinas de la vieja Brigantium (Bello Diéguez, Sanjurjo Sánchez y Fernández Mosquera 2008). La fundación de una ciudad de realengo en las inmediaciones del antiguo castillo de la Sede Compostelana no consentiría la pervivencia de éste. Además el traslado de la población al solar de la vieja ciudad romana, reclamaría la defensa de este enclave, relegando a la Torre a simple vigía o atalaya.

#### 6.4.10.2.-Castillo de San Antón

El castillo de San Antón de La Coruña, convertido en nuestros días en Museo Arqueológico e Histórico, fue, a partir de finales del siglo XVI la principal fortaleza que defendía el puerto coruñés. Esta categoría la conservó hasta la década de los años veinte del siglo pasado, cuando se produce un artillado general de la costa gallega, especialmente focalizado en la defensa de la base naval de Ferrol. El nombre de la fortaleza coruñesa proviene de la existencia de una capilla anterior a la



La isla de San Antón con su fortaleza. Fot: Hauser & Menet, La Coruña 1890. Fot; BNE.

<sup>195</sup> La Historia Compostelana <<nos cuenta cómo el *castelo de Faro* cambia de manos en varias ocasiones, a veces de forma violenta>> (Bello Diéguez 2008).

fortaleza con esa advocación en el islote que le da asiento.<sup>196</sup> La apariencia actual de la fortaleza es del siglo XVIII, tras el derribo de la capilla y la construcción de los edificios de servicio, tales como las casas del gobernador y la del botero, dedicada hoy en día a albergar la biblioteca y el control de entrada del Museo que alberga en la actualidad.

En palabras de Rodríguez-Villasante: <<se puede considerar como la obra más representativa de la arquitectura militar gallega del siglo XVI>> (Rodríguez - Villasante Prieto, 1984, pág. 85).

La isla sirvió de lazareto hasta el siglo XVI, cuando durante el reinado de Carlos I, conocedor de la ciudad y de su situación defensiva,<sup>197</sup> se fortificó la isla mediante una torre artillada, obras que deberían haber comenzado hacia 1538 (Barreiro Fernández 1986, 196), encargadas por el rey al Gobernador la fortificación y la mejora de la defensa de la ciudad (Soraluce Blond, 1984, págs. 11-12).

El plan era emplear la piedra de la antigua fortaleza medieval de San Carlos para esta nueva construcción defensiva, utilizando el solar resultante para establecer la prometida Casa de la Especiería. Sin embargo nada de ello se llevó a cabo.

Todavía en 1542 el alcaide de la fortaleza de La Coruña todavía insiste en la construcción de una fortaleza en la isla de San Antón (Soraluce Blond, 1984, pág. 24). 1550 y 1562 serán dos años en los que se sigue reconociendo la necesidad de complementar las defensas de la ciudad mediante el establecimiento de una fortaleza en la isla que domina la entrada al puerto y el propio surgidero coruñés.



Ruinas del castillo de San Amaro, al fondo, a la izquierda, la batería de Adormideras destruida durante la construcción del dique de abrigo de la ciudad. Archivo.

El 5 de octubre de 1588 finalmente dan comienzo las obras para la construcción de una fortaleza, para cuya construcción se reutilizó parte de la piedra de la antigua fortaleza de San Carlos (Soraluce Blond, 1984, pág. 23), más que la de la Torre de Hércules como apuntan otros autores (Barreiro Fernández 1986, 196), que, como

<sup>196</sup> Entre otros, el santo era valedor de los afectados de eczema, epilepsia, ergotismo, erisipela, y enfermedades de la piel en general.

<sup>197</sup> Había embarcado on destino a Flandesen la ciudad de La Coruña, donde celebrara Cortes el 20 de mayo de 1520.



hemos visto ya había sido despojada de su revestimiento de sillería a lo largo de la Edad Media. Las obras estuvieron dirigidas por el alférez Pedro Rodríguez Muñiz, profesor de la Real Academia de Matemáticas y Arquitectura Civil y Militar.

Durante el ataque de Drake y Norry de 1589, las obras del castillo no están acabadas, pero la isla está bien artillada gracias a las piezas rescatadas del naufragio del galeón Regazona en la playa de Cariño, Ferrol. La actuación de esta fortaleza resultó decisiva, evitando en sucesivas acciones el avance del asedio por el frente de mar de la Ciudad Vieja coruñesa. Esta defensa, adelantada en la bahía, probará su eficacia, por lo que los ingleses intentarán tomarla en vano en sucesivas intentonas lo que les ocasionaría numerosas bajas y la pérdida de algunas embarcaciones ligeras. No cabe duda de que, sin este castillo, los asaltantes hubieran obtenido el control total del puerto, y los defensores se hubieran visto en una situación muy comprometida.

La fortaleza tuvo un destacado papel en la derrota sufrida en 1589 por los ingleses, tras lo cual la fortaleza continuó recibiendo sucesivas mejoras. En el mes de marzo del año 1597, todavía el castillo de la isla de San Antón estaba lejos de estar rematada. La guarnición carecía de alojamientos y la batería de artillería carecía de soldados donde poder jugar las piezas. Asimismo quedaba por cubrir las bóvedas destinadas a alojar las mechas y pólvora de la artillería, por lo que la humedad impedía su uso. Asimismo estaba sin terraplenar la magnífica cisterna construida y faltaban parapetos que protegieran a la artillería y a sus servidores.

Todas estas carencias y tareas pendientes fueron corriéndose ya en el siglo XVII a cuyos comienzos estaba artillada con quince piezas de bronce. A lo largo del siglo



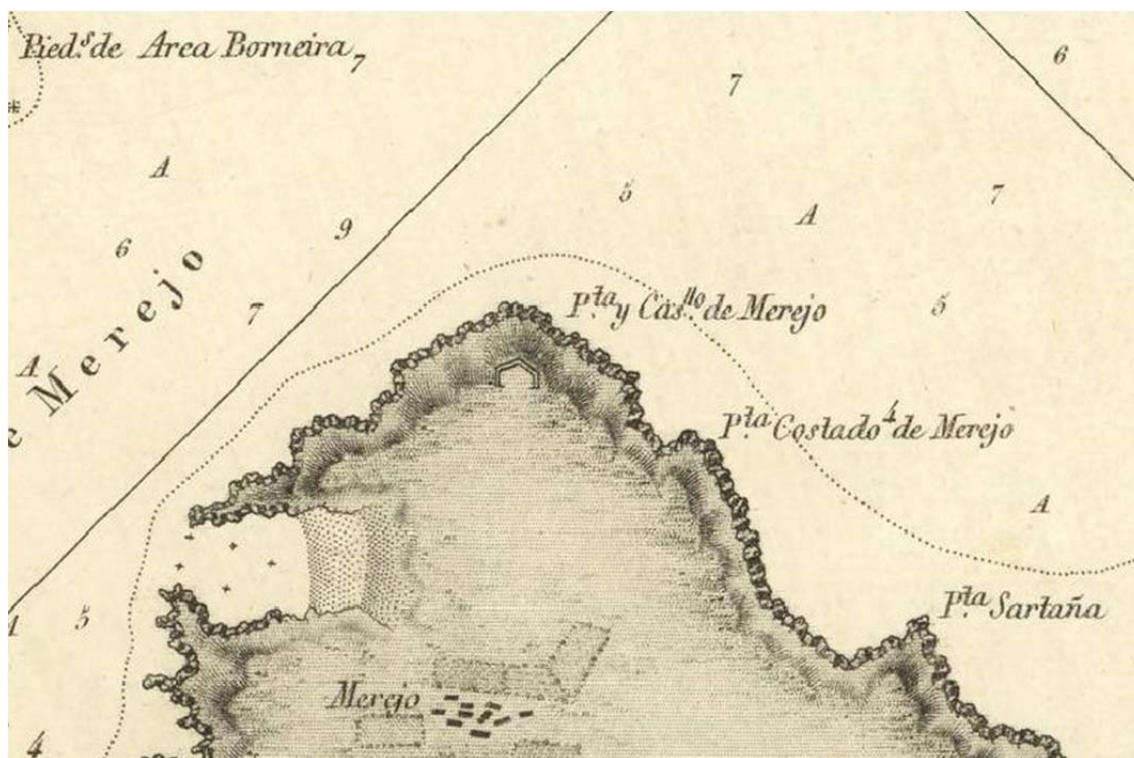
Fragmentos de teja localizados en el monte das Pias. Fot: MSC..

XVIII culminó el grueso de las mejoras en esta fortaleza que pasó a contar con un aspecto muy similar al que podemos apreciar hoy en día.

#### 6.4.11.-Ponteceso, punta del Curro, Monte das Pías

Situado en el fondo de la ría de Corme y Laxe, en el río Anllóns, en las inmediaciones del puerto de marea de Ponteceso, se encuentra lo que a nuestro parecer es un establecimiento defensivo medieval no recogido hasta el momento. La ría de Ponteceso ha estado huérfana de establecimientos defensivos durante época moderna y contemporánea. En las inmediaciones de la desembocadura del río Anllóns, aguas debajo de Ponteceso, localizamos<sup>198</sup> una presencia humana en momentos premodernos en el monte de As Pías,<sup>199</sup> en un yacimiento de unos 143 x 62m donde en su cúspide fueron documentados elementos de alteración del medio y de cultura material.

El yacimiento está situado sobre un afloramiento granítico con una cota máxima de 16,57 snm que presenta dos caras, una muy acusada hacia el continente y otra más suave hacia el estuario. Su posición la podemos calificar de estratégica, pues se adentra hacia la ría y en momentos anteriores a la construcción de un malecón allí existente, estuvo circundado por las aguas. Esta posición, dominante sobre la ría, de fácil defensa, además de la ventaja de poseer un alto afloramiento granítico casi vertical frente a la línea de avance, nos hizo pensar en lo prometedor del asentamiento para funciones defensivas. Hoy en día todo el terreno que conforma el tómbolo de la península, en lo que eran campos de cultivo, está cubierto de eucalptos. A pesar de la escasa visibilidad sobre la superficie, no se aprecia ningún



Castillo de Merexo, ría de Camariñas. Fernández Flórez, Ignacio. Plano de la ría de Camariñas, 1838

<sup>198</sup> Por el autor durante la prospección arqueológica para la <<Recuperación ambiental del borde litoral de Cabana de Bergantiños. Tramo: Orixera - O Malecón T.M. Cabana de Bergantiños (A Coruña)>>.

<sup>199</sup> En determinada cartografía este topónimo se encuentra intercambiado con el cercano monte de San Sebastián.



tipo de muro, foso o parapeto exterior, no descartando por otra parte la destrucción de los mismos y su enrasamiento.

La zona de más suave declive hacia el estuario podría presentar unas pequeñas terrazas de escasa entidad y bastante arrasadas, aunque debido al arbolado no se pueda asegurar. En la zona más próxima a la cúspide del montículo y en la caída hacia el estuario, en la zona de las supuestas terrazas, se documentaron fragmentos de tejas de factura muy gruesa y con curvatura poco desarrollada.

La posibilidad de que estos fragmentos de tejas sean una deposición secundaria, producto de transporte antrópico, no nos parece coherente con su localización en lo alto de un afloramiento como el descrito, en una zona de imposible aprovechamiento agrícola. Su factura nos recuerda a la localizada en las excavaciones de la Torre de Hércules de La Coruña datadas a partir del siglo X. Su espesor y escasa flecha así lo sugieren.

Este lugar fue además objeto de explotación de su afloramiento rocoso, bien para la adaptación del asentamiento, bien para su aprovechamiento como cantera, si bien en este último caso no de manera intensiva.

En este punto y de forma oral se nos manifestó que hasta el siglo XX se conservaba una capilla con advocación a San Sebastián en la cual se realizaba una romería. Dato este que no invalida en absoluto la hipótesis apuntada acerca de la existencia de un establecimiento defensivo en este punto. Consideramos, como hipótesis, que nos encontramos ante un establecimiento medieval con funciones de control del acceso



Estuario del río Anllóns donde se representa el sistema defensivo de la Alta Edad Media en el Noroeste Peninsular. El puerto principal, situado hacia el interior, allí donde era posible la navegabilidad en marea alta, defendido su acceso mediante una posición defensiva (monte das Pías) marcada con un círculo rojo y un punto de vigia en el exterior, en el monte de la Facha

marítimo hacia el interior del continente a través de la desembocadura del Anllóns. En concreto hacia el hoy ya desaparecido puerto de Ponteceso.

El topónimo Torriña, en el puerto de Corme, en el mismo término municipal, puede referirse a un establecimiento defensivo, hoy desaparecido, sin duda de origen medieval.

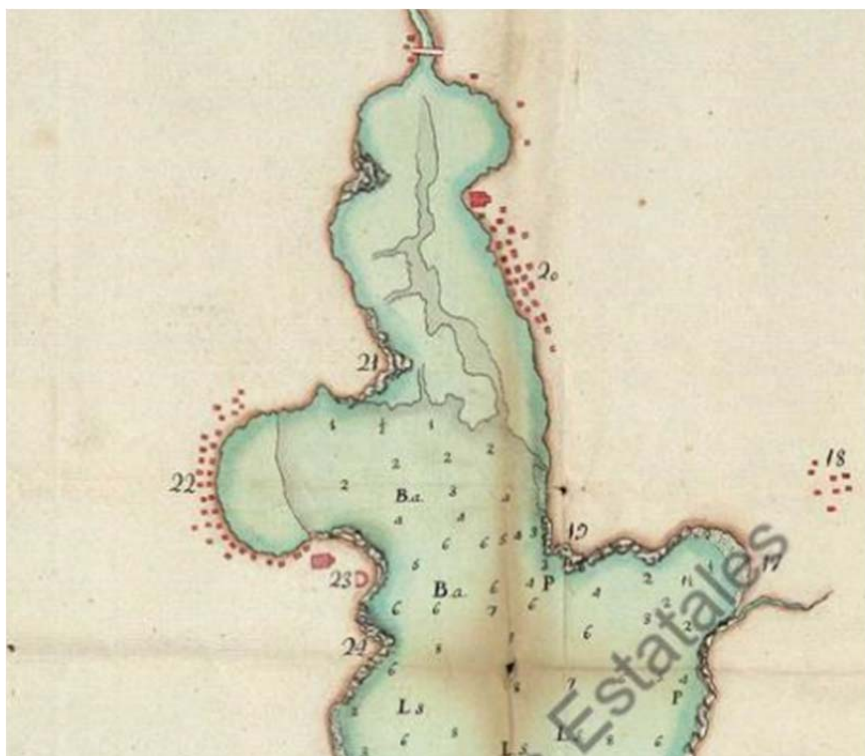
#### 6.4.12.-Camariñas - Muxía

Con anterioridad al castillo de Camariñas del siglo XVIII, cuyas ruinas todavía subsisten, existió uno anterior de cronología indecisa, aunque muy probablemente de finales del siglo XVI, inmediato al anterior hoy desaparecido. Su rastro se mantiene en la cartografía de la época donde es citado como castillo Viejo (Vicente Tofiño, 1789) o batería de Villueira (Carlos Suillars de Desnaux).

Otras dos posiciones defensivas eran las de Insuela y la situada en la península de Merexo, ya al otro lado de la ría. Este último estaba situado en la cumbre homónima, y ya estaba arruinado en el año 1789 (Tofiño de San Miguel 1789, 26).

#### 6.4.13.-Finisterre

A principios del siglo XVII, con lo que suponemos que a finales del XVI la situación sería similar, el Cardenal Jerónimo del Hoyo describía así la artillería existente en el puerto de Finisterre, ciudad a la sazón amurallada. <<Tiene esta villa dos tiros de artillería muy raçonables y por esta causa no se [...] los navíos enemigos aunque desembarcaran por otras partes: tiene otros cuatro chicos que pueden ir en barcos>> (Hoyo 1607).



El número 23 marca la situación del castillo de Santa Cruz en Corcubión, en la orilla opuesta de la ría, en la punta marcada con el número 19, se situaría la batería del Fornelo (punta Fornelos). Plano del puerto de Corcubión situado en la costa oriental de España, 1739. AGS, G.M. Leg. 3678.



Además de la defensa que pudiera proporcionar lo que parece ser una pequeña batería de costa, la población estaba rodeada de una <<cerca>>, de probable origen medieval que no parece referirse a una muralla propiamente dicha. Su existencia ha quedado fosilizada en el callejero de la ciudad como rúa da Cerca, lo mismo que en otras poblaciones costeras gallegas con denominaciones tales como Barrera, Postigo, etc.



Planta de la batería de Santa Cruz de Corcubión, en punta Viñas. Baterías de Santa Cruz y punta del Fornelo en la ría de Corcubión (...); Suillar de Desnaux, 1739. AGS. M.P. y D. XXX-53

#### 6.4.14.-Ría de Corcubión

El licenciado Molina sitúa la fortaleza de Santa Cruz en <<Curcuvión>> en el año 1550. Estuvo situada junto a la iglesia parroquial de San Marcos, en su punta norte, que se destacaba sobre el fondeadero del puerto de Corcubión. Esta sencilla batería de costa, con forma de herradura, devino en cementerio parroquial hoy



Antigua fortaleza de Santa Cruz en Corcubión, convertida en cementerio parroquial. Fot: Revista Alborada. Archivo.

desaparecido. Esta fortificación se ubicaba en el solar que hoy ocupa el Juzgado de Corcubión, donde hasta hace poco estaba situado el ayuntamiento de esta villa.

La situación de esta defensa, y la que se le oponía en la otra orilla de la ría, está en relación más con el surgidero y villa de Corcubión que con los accesos a esta población o a la de Cee, situada un poco más hacia el interior. En este sentido, podríamos considerar ambas fortalezas como de transición hacia el modelo que promovió más el control de los accesos que la defensa de las poblaciones y de sus fondeaderos o puertos.

Ya en el siglo XVIII los aproches del fondeadero de Corcubión - Cée quedaron cubiertos por los castillos del Príncipe y del Cardenal que cruzaban fuegos sobre la ría y que sustituyeron a las defensas del siglo XVI.

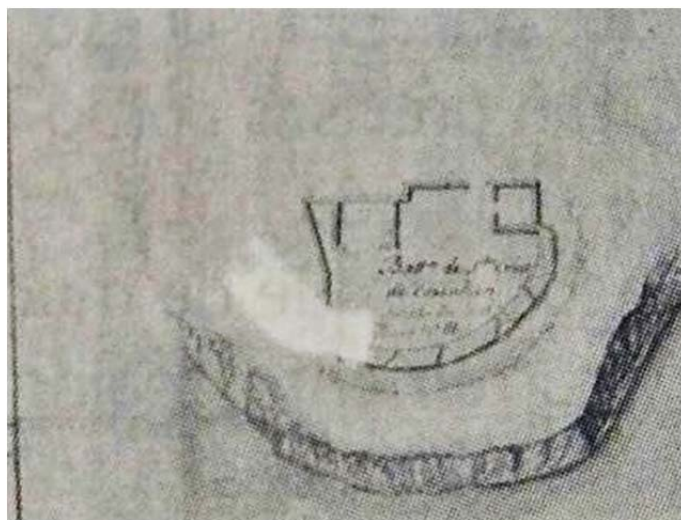
#### 6.4.15.-Castillo de Muros

Ya desaparecido, pervive su recuerdo fosilizado en el del barrio del Castillo o de la Cerca, por haber estado comprendido dentro de la antigua muralla con dieciocho torreones defensivos que protegía a la población. A principios del siglo XVII, el castillo o fuerte estaba dotado con dieciséis piezas de artillería.

#### 6.4.16.-Cortegada

Empleada ya desde época romana, al menos en relación con el tráfico marítimo en dirección al puerto de Padrón y Pontecesures, son abundantes los hallazgos de materiales arqueológicos con esta cronología en los fondos del canal que da acceso al tramo más fluvial de la ría de Arosa.

La isla fue asiento de las dos intentonas normandas de toma de Santiago de Compostela, en el año 1124 fue testigo del embrión de lo que sería casi 600 años después la Armada Española. La salida al mar de las galeras que el arzobispo Gelmírez hizo construir en la cercana Pontecesures, marcó el inicio de la historia de una institución que estableció el control español en gran parte de los mares del planeta. Estas naves pronto acabarían con las depredaciones ejercidas por los musulmanes establecidos en el sur de la península ibérica y que hasta el momento permanecían impunes.



Bateria de Villueira, Camariñas. Carlos Suillars de Desnaux.

En la isla existió un hospital cuya construcción es anterior a 1334. Los restos que se conservan, que datan de 1652, se ubican junto a la iglesia parroquial del antiguo pueblo de Cortegada. Ambos edificios habían sido trasladados desde el primitivo asentamiento en el poblado. Más adelante el hospital funcionó como lazareto.

#### 6.4.17.-El Grove

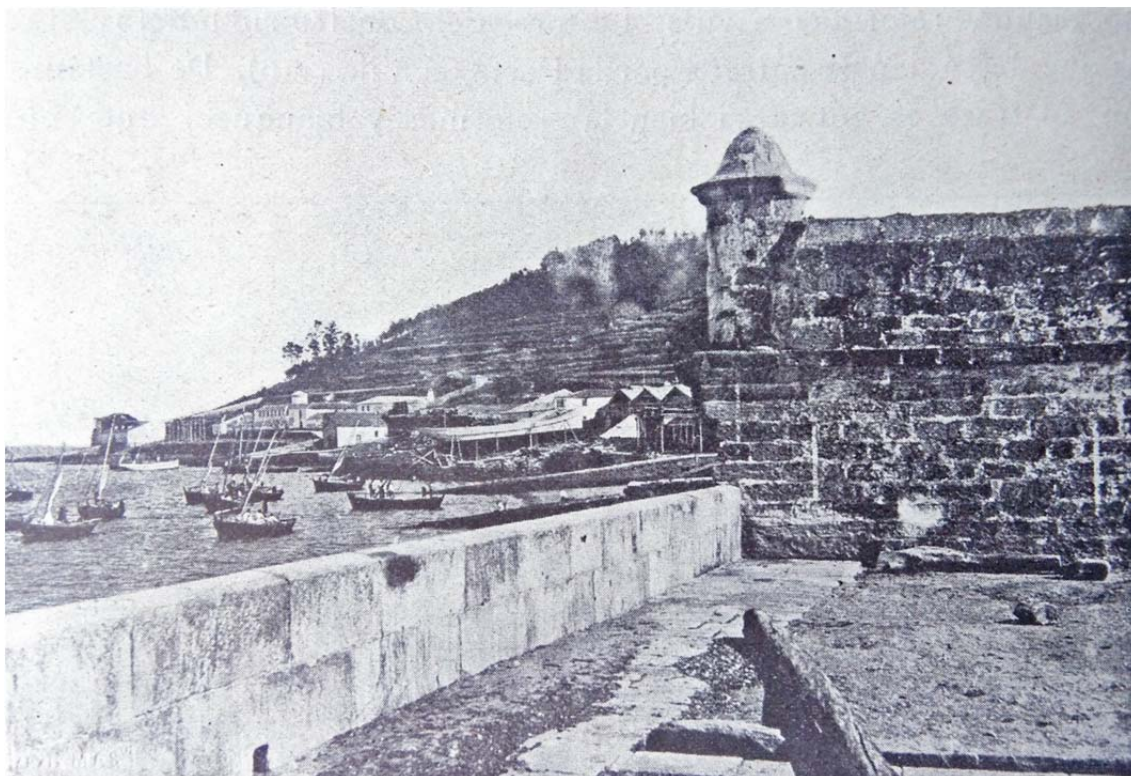
El licenciado Molina recoge una fortaleza en este puerto de la ría de Arosa (Molina 1675).

#### 6.4.18.-Torre de San Sadurniño Cambados

Estaba englobada en el sistema de alerta que protegía Santiago ya que permitía su comunicación con la torre de Santa María de La Lanzada y a su vez con la de Vilanova de Arosa, desde la cual se enlazaba con las Torres do Oeste que defendían el acceso del río Ulla. Situada en la isla de A Figueira, en el puerto de Cambados, se trata de una construcción medieval, construida según algunos autores en la segunda mitad del siglo X, durante el gobierno del obispo compostelano Sisnando (Caamaño Bournacell, 1933). A pesar de tan tardía edificación, es posible que con anterioridad se emplease este punto como defensa que hubo de hacer frente a ataques musulmanes y normandos. De esta fortaleza medieval sólo restan apenas dos muros y fragmentos de sus cimientos. Resultó muy dañada por el terremoto de Lisboa de 1755, que derribó parte de la fortaleza y la fachada de la capilla hoy desaparecida.

#### 6.4.19.-Torre de la Lanzada

Santa María de la Lanzada, erigida en la playa homónima está erigida sobre un asentamiento que hunde sus raíces en el Bronce Final, con presencia constatada de contactos con el área púnica. Erigida, entre otras, por el obispo Sisnando II,<sup>200</sup> en un



Castillo de Muros (Carré Aldao, 1936, pág. 386).

<sup>200</sup> Perecerá en combate frente al jefe vikingo Gunderedo en 968.



intento por controlar las incursiones marítimas que el vacío estratégico en el Atlántico Occidental había liberado.

#### 6.4.20.-Marín

La importancia del puerto de Marín en época histórica obedece al mismo proceso que venimos contemplando en todas las rías gallegas. Un asentamiento de origen medieval, aunque con raíces en muchos casos romanos, se ve sustituido por una nueva población con mejor acceso al Océano en cuanto las condiciones de seguridad en el Atlántico mejoran. Así Marín sustituye a Pontevedra como puerto principal de esta ría, aunque la cercanía entre ambos núcleos, sumado a la situación clave de Pontevedra en las comunicaciones terrestres de la zona, no ha permitido la total sustitución de la población de uno a otro núcleo.

La preeminencia alcanzada por el puerto de Marín llevará a su defensa para lo que, en 1659, se construirá una batería en los terrenos que hoy ocupa la Escuela Naval Militar. Se trataba de una batería de fuego a barbeta que recorría el perfil de costa con una leve defensa por tierra. Era conocida como batería de San Fernando, fue ampliada en la parte que mira hacia la entrada de la ría con otra de troneras y con la prolongación del parapeto defensivo de tierra. Marín se convirtió así en un eslabón en el plan de fondeaderos artillados que permitían a los buques fondear en seguridad al abrigo de plazas artilladas. Otros puntos de este resguardo en la época fueron de norte a sur: Ribadeo, Cedeira, Ferrol, Coruña, Camariñas, Corcubión - Finisterre, Vigo y La Guardia.

Esta batería de Marín es nombrado fuerte de San Fernando en el año 1764 por el ilustrado José Cornide de la siguiente manera:

El fuerte consiste en dos baterías unidas por una línea de comunicación. La primera, que puede contener dieciséis piezas de cañón, defiende la entrada del puerto y flanquea su avenida. Su construcción es de buena mampostería. La segunda, que flanquea el puerto, contiene siete embrasuras (sic), es de piedra y tierra, y él todo en mal estado. La línea de comunicación que tiene de siete a ocho pies de grueso está en mediano estado. Por la parte de tierra está cerrado con un muro de piedra y tierra haciendo varios ángulos entrantes y salientes. Tiene su cuartel para cincuenta hombres, y siete cañones montados. Los fuegos se dirigen contra la mar para impedir la entrada a las embarcaciones o estorbar que se lleven las que están refugiadas en el puerto (Cornide 1991, 119).

#### 6.4.21.-Vigo

Era un puerto considerado llave, al igual que Baiona en la defensa de la parte sur de la provincia de Pontevedra, aunque en época moderna nunca alcanzó la preeminencia de la ciudad fortificada de realengo.

<<La ciudad de Vigo está recostada en la pendiente septentrional de una colina denominada Castelo, la cual es una estribación del cerro del Castro>> (Riudavets y Tudury, 1867). De muy difícil defensa por lo expuesto de su frente de tierra, dos fueron las posiciones defensivas tradicionales, el primero el castillo del Castro en lo alto de un monte que domina la población y el fuerte de San Andrés o Batería de la Lage, Vigo, hoy en día desaparecido que dominaba el surgidero del puerto y era una de las principales defensas de la rada.

Ninguna de estas dos defensas estaba operativa a finales del siglo XVI, aunque sí contaba con un muro de origen medieval considerado débil.



#### 6.4.22.-Baiona

Junto a La Coruña y Ferrol, Baiona destacará entre los principales establecimientos militares en esta costa. En palabras del alférez Pedro Rodríguez, en 1595:

Se ha de considerar que Baiona es una de las más fuertes y más importantes plazas que hay en España por tener como tiene un puerto tan seguro y guardado... Está la villa de Baiona a la que llaman Monterreal cercada de una muralla antigua que va caso costeando la mar.

La fortaleza de Monte Real se consideraba una de las mejores del Reino de Galicia y era tenida por inexpugnable (P. Riudavets y Tudury 1867).<sup>201</sup> La proximidad a Portugal no hará sino aumentar la importancia de este enclave como plaza fuerte avanzada frente al país vecino.



Corcubión 1928. El óvalo azul sitúa la batería de Santa Cruz en Corcubión, el color verde marca su contraparte en el lado opuesto de la ría. Archivo.

Las defensas de Baiona serán atendidas a lo largo de finales del siglo XVI, en clara demostración de la importancia que para el dominio del Atlántico tenía este puerto. Así Felipe II exhorta al Capitán General de Galicia, Luis Carrillo de Toledo de aprestar <<los encabalgamientos y aparejos dela artillería>> de la fortaleza de Monterreal junto a los de la ciudad de La Coruña (Frías, 1972-73).

Hubo de hacer frente a varias intentonas y fueron innumerables los buques que acudieron a buscar refugio bajo sus cañones. Su función de puerto refugio estaba justificada por ser el primer puerto abordable en toda la fachada atlántica peninsular tras remontar el litoral portugués y sus siempre peligrosos puertos de barra.

#### 6.4.23.-Santa María de Oia

Se trata de uno de los pocos monasterios costeros que sobrevivieron en Galicia a los embates del siglo XVI. Este cenobio comenzó a construirse a mediados del siglo XII, en el reinado de Alfonso VII (1132). El derrotero de Howden nos lo describe de la

<sup>201</sup> En 1867 ya estaba desartillada la fortaleza, con la mayoría de sus edificios ruinosos y ocupado por familias.

siguiente manera a finales del siglo XII <<Deinde in terra eiusdem regis non longe a Mior est quedam abbatia magna in littore maris qui dicitur monasterium de Hoy quod habet altas turres quas uocant turres de Hoy, sed non es tibi portus nec anchoratio>> (Howden 1191).

Esta defensa, ya activa, al menos, desde finales del siglo XII está en función de la protección del propio monasterio y de su área de influencia, ya que la ausencia de un puerto practicable, impidió su interacción con el tráfico marítimo que se desarrollaba en su frente. El monasterio está situado frente a un diminuto puerto, casi una grieta entre las rocas, sólo apto para botes pesqueros con buen tiempo. Este tramo de costa está completamente desprovisto de refugios, siendo el tramo costero - entre Tuy y Baiona - el más inaccesible de toda la costa gallega.

Un enclave con un rico monasterio no podía fiar su defensa en la oración, por lo que pronto dispuso, como resguardo, de una batería artillera sobre <<fuerte muralla>> de ocho piezas para su defensa, aunque no dudaban en apoyar con ella a cualquier buque que acudiese a buscar el amparo de sus cañones (o de Santa María...). Es posible que las funciones defensivas las heredase de una fortaleza previa existente en este lugar (Luaces Anca y Toscano Novella, Illas Cíes 1998, 61), y servía además de atalaya en la costa y en el mar próximo.

Desde a alta Idade Media foron os monxes do Cister vixías constantes a cuia sombra podían vivir tranquilos os moradores da bisbarra. A súa vida de inmolación e sacrificio non lles impedía entregarse con asiduidade a enxergar o horizonte, coa fin de previr e rexeitar cantos inimigos intentaron cometer desmáns naquelas costas (A. Yáñez Neira 1974).



Vista de Bayona y la fortaleza de Monterreal en 1778. (Vigo Trasancos 2011).

La artillería del monasterio estuvo activa, al menos desde el año 1463, hasta el primer tercio del siglo XIX. Desconocemos el momento del establecimiento de la faceta militar del ora et labora, pero el monasterio está en marcha desde época medieval con funciones defensivas en lo que respecta a su hinterland. El primer hecho de armas del que tenemos noticia ocurrió 14 de marzo de 1624, cuando el

buque francés Glanda<sup>202</sup> y otro inglés eran perseguidos por un navío corsario berberisco buscando refugio en Oia. Desde el monasterio dispararon su artillería, hundiendo al navío francés, inmediatamente después de que éste cayese en manos de los berberiscos. Los supervivientes franceses 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.

Otro encuentro, sino el mismo algo desnaturalizado y adornado, nos lo transmite don Emilio González López de la siguiente manera:

El encuentro ocurrió el 20 de abril de 1624 y los vencedores fueron 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 con el 16 hundir una de las embarcaciones de los piratas, en la que murieron 17 turcos, cautivándose a nueve más, y conseguir la huida de los restantes (González López, 1969).

Otra versión es la que sigue:

El 20 de abril de 1624, desde su posición, la artillería del monasterio, apoyada por mosquetes, bate a cinco embarcaciones de piratas argelinos que daban caza a dos naos portuguesas y otra francesa que recalaban buscando protección sobre el monasterio. La capitana de los musulmanes se fue al fondo, junto con la lancha que traía por el costado, con pérdida de 17 de su gente<sup>203</sup> por los disparos efectuados desde tierra,<sup>204</sup> de forma que se quiso pasar por milagrosa. (Fernández Duro, 1867), (Almansa y Mendoza 1624).

Como consecuencia de esta y otras acciones, el rey Felipe IV ordenó reforzar la artillería de este enclave, además de conceder a esta abadía nuevos privilegios y donaciones entre ellos la confirmación del título de Real e Imperial Monasterio de Santa María de Oia.

La dotación de su batería estaba formada por vasallos y vecinos residentes en la jurisdicción del monasterio, éstos formaban una compañía dotada además de oficiales (Luaces Anca y Toscano Novella, Illas Cíes 1998, 61).

#### 6.4.24.-Islas Cíes (o de Baiona)

La ría de Vigo, muy abierta, resultaba de muy difícil defensa dados el alcance y precisión artillera de la época. Esta circunstancia hacía muy onerosa su defensa, por lo que esta ría y los puertos que acoge, se vieron apartados del esfuerzo bélico realizado en el Atlántico durante el siglo XVI.

El estado de abandono e indefensión en que se encontraban estas islas las hacía un refugio cómodo para todos aquellos merodeadores que acechaban la costa a la espera de buques o poblaciones que saquear. Esta situación forzó a tomar medidas para establecer algún tipo de resistencia en las islas que impidieran estas actividades.

<sup>202</sup> Probablemente una denominación castellanizada del nombre original.

<sup>203</sup> 9 más fueron apresados.

<sup>204</sup> Dirigidos por Pablo de Lezcano, antiguo soldado del rey.



No sabemos si tales disposiciones fructificaron, pero hemos podido detectar al menos un intento de imponer alguna autoridad en el archipiélago. En 1590, Pedro de Zubiaur conduce a bordo de su escuadra de filibotes armas y hombres para fortificar las islas de Baiona . Al llegar a las islas encuentra 14 buques holandeses, de los que toma 7, en clara demostración de la necesidad de proceder a su defensa. En otro viaje a estas mismas islas, el mismo almirante, peleó con otras 9 naves inglesas frente a las que quedó victorioso, aunque desarbolado (Martínez Valverde 1957).

En 1619 se propugna (hermanos García de Nodal) la construcción de un fuerte en las Cíes que defienda el surgidero ante las facilidades de las flotas enemigas para aprovisionarse y descansar en ellas. El momento más dramático lo vivirá la ría de Vigo en 1617 cuando fueron saqueados por los berberiscos los puertos del norte de la ría, indefensos tras ser rechazados, esta vez sí, los ataques efectuados sobre Vigo.

6.4.25.-La Guardia

El castillo de Santa Cruz, desmantelado en el día y situado en la extremidad septentrional de la villa, así como el fuerte de la Atalaya también arruinado , eran las defensas del puerto durante el siglo XVI. El fuerte de la Atalaya, de planta circular, ya lo hemos descrito al hablar de las vigías de esta parte de la costa.

6.5.-Conclusiones

Las necesidades defensivas de los puertos y poblaciones costeras gallegas sufren una evolución en función de las capacidades enemigas y de las defensivas propias de cada época.



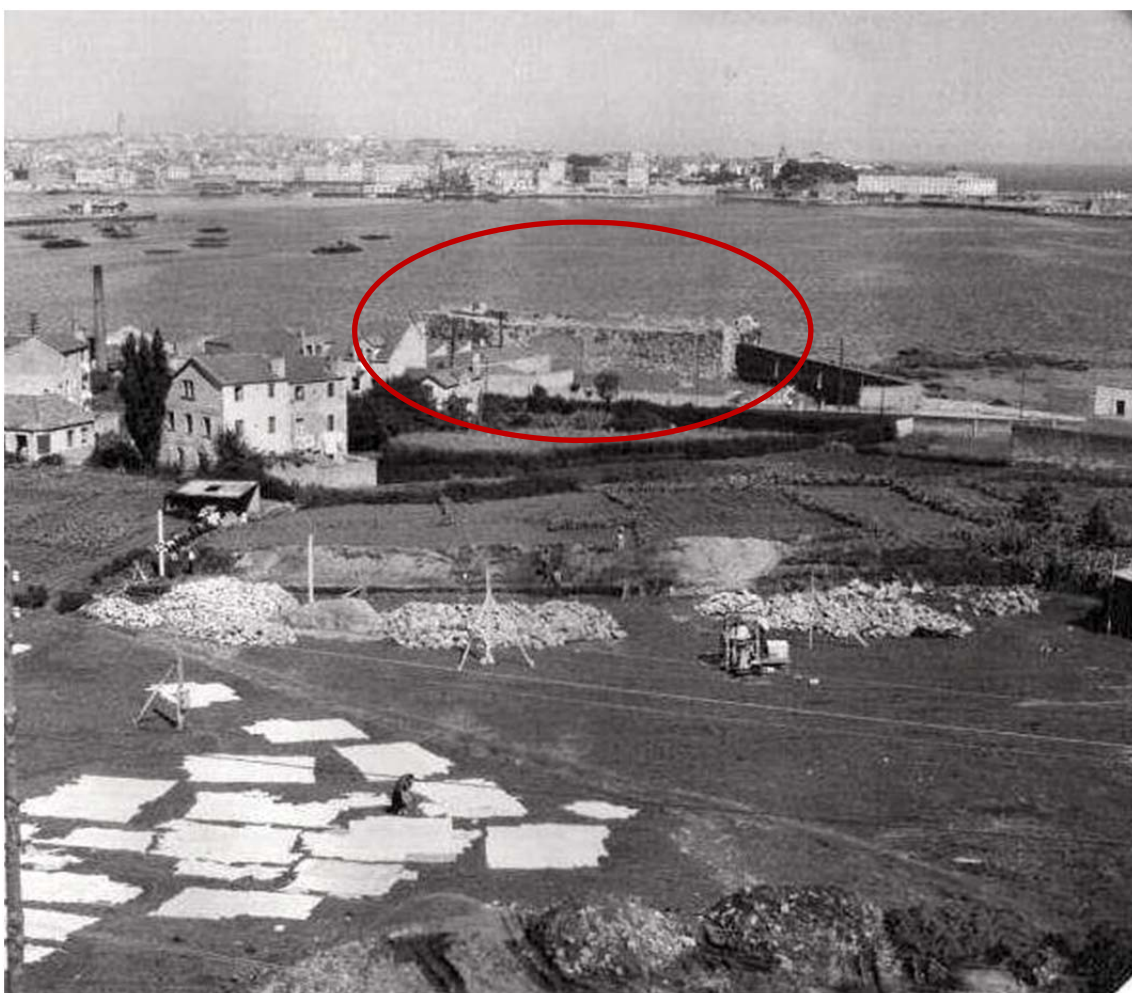
Puerto de La Guardia, 1779. (Vigo Trasancos 2011).



Durante la Alta Edad Media, la principal amenaza marítima estaba constituida por grandes armadas formadas tanto por las gentes del norte como las islamistas del sur.<sup>205</sup> Estas armadas formadas en ocasiones por decenas de embarcaciones y miles de hombres eran lo suficientemente poderosas como para arrollar cualquier defensa local que se les opusiese.

La esencia de un ataque marítimo sobre tierra es la concentración de fuerzas en un punto que desborde las defensas locales. Mientras los defensores deben repartir numerosas fuerzas y recursos en amplios tramos del litoral, el atacante sólo necesita concentrar sus recursos en un único punto donde puede fácilmente desbordar las defensas. Las fuerzas atacantes pueden entonces operar mientras la potencia continental concentra fuerzas con las que reaccionar al ataque, proceso que en ocasiones puede durar bastante tiempo en función de la entidad de la amenaza.

Una vez desaparecida la amenaza representada por los ataques de las grandes Armadas meridionales y septentrionales, la inseguridad en el Atlántico vino de mano de la piratería o el corsarismo más o menos legal desarrollado por los reinos y entidades políticas que se asomaban a la fachada atlántica. Esta amenaza nunca, o en pocas ocasiones, supuso un reto tan serio como los episodios sufridos con



Ruinas del Castillo de San Diego, que cruzaba fuegos con el de San Antón, dominando ambos la bahía coruñesa. Archivo

<sup>205</sup> Por supuesto no descartamos incursiones de merodeadores con medios más precarios, pero que no constituían una amenaza estratégica.

anterioridad a manos de sarracenos y hombres del norte.<sup>206</sup> Con el fin de la inestabilidad de la Alta Edad Media, los actos de violencia procedentes del mar solo podían comprometer a los buques o a los enclaves más pequeños. La energía cada vez mayor de los estados podía oponer fuerzas suficientes para enfrentar amenazas de buques, o flotillas armadas por particulares, a la vez que la aparición de poderes centrales en las tierras de origen de estas incursiones imponían medidas de coerción sobre aventuras que podían tener consecuencias para los propios puntos de origen.

Será con el estallido de las guerras de religión europeas, desarrolladas a partir de la Reforma Protestante, cuando de nuevo la presencia de Armadas con propósitos militares, pillaje, o ambas, volverá a hacerse habitual en el Atlántico. Las defensas de los establecimientos costeros, en una zona tan expuesta como la gallega, sufrirán una evolución trascendental para el poblamiento costero.

Los asentamientos de época altomedieval experimentarán un retraimiento desde la parte exterior de las rías hacia el fondo de las mismas. Mientras vemos que los asentamientos romanos, tanto las villae costeras, como las factorías fabriles asociadas son rápidamente abandonados. A medida que crece la inseguridad en el Atlántico, vemos crecer poblaciones en el interior de las rías, en el tramo final de los ríos, en puertos de marea. Estos asentamientos, situados en el punto extremo de penetración marítima, existirían con anterioridad como vías de acceso al interior del continente.

Estos puertos del interior de las rías podían tener establecimientos defensivos en el tramo final de aproximación como pueden ser las Torres do Oeste en el río Ulla, el monte das Pías en el río Anllóns, el castro de Sismundi <<Castrum Sancti Estephani de Ortigarea>> (Carré Aldao, 1936) o las torres que protegían a La Ramallosa.

Todos estos asentamientos emplearán la distancia y las mareas como elemento defensivo. Los buques precisaban para alcanzarlos una navegación de horas desde la entrada de las rías, lo que facilitaba a los habitantes de estos asentamientos bien a preparar la defensa o bien a proceder a la evacuación. El propio acceso a estos puertos era asimismo un elemento defensivo, pues en la mayoría de los casos exigía - y todavía lo hace - un profundo conocimiento de los peligros para la navegación. De no contar con un práctico para acceder a estos puertos, los buques corrían el riesgo de quedar varados sobre los bancos de arena o sufrir daños en los bajos rocosos. En todo caso, el acceso, en ocasiones dificultoso, era otro aspecto que jugaba a favor de los defensores del asentamiento ofendido al ralentizar el avance de los ofensores.

El que estos asentamientos fueran impracticables durante la marea baja era otro factor defensivo que debería valorar cualquier asaltante. Los buques debían esperar a la marea alta para el ataque, el cual debía coronarse - con éxito - antes de la siguiente marea, a condición de quedar las naves varadas, expuestos a una reacción de los defensores. Esto es lo que quizás les ocurrió a los normandos en La Coruña - probablemente en el Burgo - cuando perdieron numerosos buques en el año 844, incendiados por las tropas del rey Ramiro I.

De la importancia táctica que puede suponer recurrir a la marea a la hora de plantear un combate, nos puede dar idea la batalla de La Rochela, en 1372, cuando la Armada Castellana destruyó a la inglesa, imposibilitada de movimiento por encontrarse sus naves, de mayor calado que las peninsulares, varadas durante la marea baja.

<sup>206</sup> En el caso normando es posible que persiguieran en algún caso el asentamiento.

Los puertos situados en el interior de las rías disponían de vigías y atalayas que advertían de la situación marítima local, algunos de ellos, incluso de fortalezas de mayor o menor entidad en sus aproches. Estas fortalezas, por débiles que fueran, resultaban un obstáculo para el avance de cualquier fuerza hostil, pues en caso de no tomar cada una de ellas, suponía dejar enemigos a la espalda que pudieran cortar la retirada u hostigar la retaguardia. Su toma redundaría, una vez más, en una pérdida de tiempo esencial para las fuerzas encargadas de la defensa.

Cuando la situación en el espacio marítimo atlántico mejoró con la desaparición de la amenaza normanda y musulmana, las poblaciones se desplazaron hacia zonas más abiertas que facilitarían el tránsito hacia el exterior. Rías que carecían de puertos de importancia, verán ahora surgir nuevas poblaciones. Los viejos puertos situados en el interior de las rías entrarán, casi todos ellos, en un declive permanente que hará de ellos simples barrios, o localidades muy decaídas.

La aparición de buques de mayor calado que aquellos aptos a acceder a los antiguos puertos situados en el interior, será un nuevo factor que influya en las poblaciones a asentarse en puertos más abiertos al exterior, más expuestos, pero también más prometedores desde un punto de vista económico.



Embarcaciones pesqueras en el lugar de A Torriña, en el puerto de Corme a finales del siglo XIX. Archivo del reino de Galicia.

Surge ahora la necesidad de instalar nuevas defensas que pasarán en un primer momento por la creación de recintos amurallados que defiendan las nuevas poblaciones y con el establecimiento de una fortaleza, que no tiene por qué tener de momento una vocación marítima. Será a partir de la aparición de la artillería pirobalística cuando se establecerán fortalezas que permitan, con su artillería, ampliar la jurisdicción terrestre sobre los fondeaderos, defendiendo a las naves allí situadas o ejerciendo una coerción sobre las mismas en caso de no respetar las disposiciones locales o concurrir con propósitos no consentidos en el puerto. Serán fortalezas de origen medieval, torres, dotadas de piezas de tipo lombarda, de



escasísima precisión y corto alcance, establecidas con una mentalidad un tanto concentrada en sí mismas, sin vocación de impedir el acceso, pero que busca castigar cualquier acción en contra del puerto o de los buques que acuden a su cobijo.

No será hasta avanzado el siglo XVI cuando las defensas comiencen a concebirse para evitar el acceso a los puertos. Los castillos dotados de artillería más evolucionada se situarán en los aproches procurando cerrar los accesos con sus fuegos, preferiblemente cruzándolos entre dos o más posiciones, contrarrestando la capacidad de movimiento de los buques. Esto se hizo evidente en el caso de Ferrol, cuando se decide fortificar la ría más que la propia población, por considerar su defensa, por expuesta, muy complicada.

La vocación de estas fortalezas es ahora más ofensiva -en la medida que pueda serlo una instalación defensiva- buscando aplicar una jurisdicción sobre las aguas próximas al puerto a defender, jurisdicción que aumentará en función del avance en el alcance y precisión de las piezas artilleras.

Las poblaciones de origen medieval situadas en el fondo de las rías quedarán desprotegidas en favor de estas defensas exteriores y de la protección que la acción de las mareas y la distancia continuaban ejerciendo.



Antiguo puerto, hoy desaparecido, da fonte da banda do río, en Marín, Pontevedra. Fot: L. Roisin.

Las defensas erigidas en el noroeste peninsular a partir del cambio estratégico sufrido por la política exterior hispana de cara al océano, permitieron mantener a raya las intenciones de las potencias del norte europeo empeñadas en comprometer el esfuerzo bélico en el propio territorio de la monarquía hispana. Intenciones todas estas facilitadas por las condiciones favorables en el tránsito norte sur de la fachada occidental europea durante los meses estivales.

Aunque las rías gallegas, sobre todo aquellas más comprometidas en el esfuerzo bélico, podían ofrecer cobijo y resguardo, tanto del mar como de los enemigos, en el



reino no podían encontrarse todos los abastecimientos necesarios para la formación y mantenimiento de las Armadas. En ocasiones éstos sólo podían importarse, tanto de otros lugares de la Península como del resto de Europa. En muchos casos, la presencia de las Armadas y de las fuerzas militares que constituían su dotación de guerra, supusieron para las villas costeras que las acogían un revulsivo económico que tenía como contrapartida no pocos inconvenientes en función de alimentar y alojar a los soldados y marineros que en muchos casos recaían sobre los vecinos. Los retrasos en las pagas y el pago de lo consumido se sumaban a las muchas injusticias cometidas por hombres más acostumbrados a la guerra que a la vida de guarnición.

## 7.- GUERRA EN EL MAR EN EL ATLÁNTICO NORTE ESPAÑOL

<<Quien domina en el Cantábrico domina en el Atlántico  
y quien domina en el Océano domina en el mundo>>  
Mac Kinder

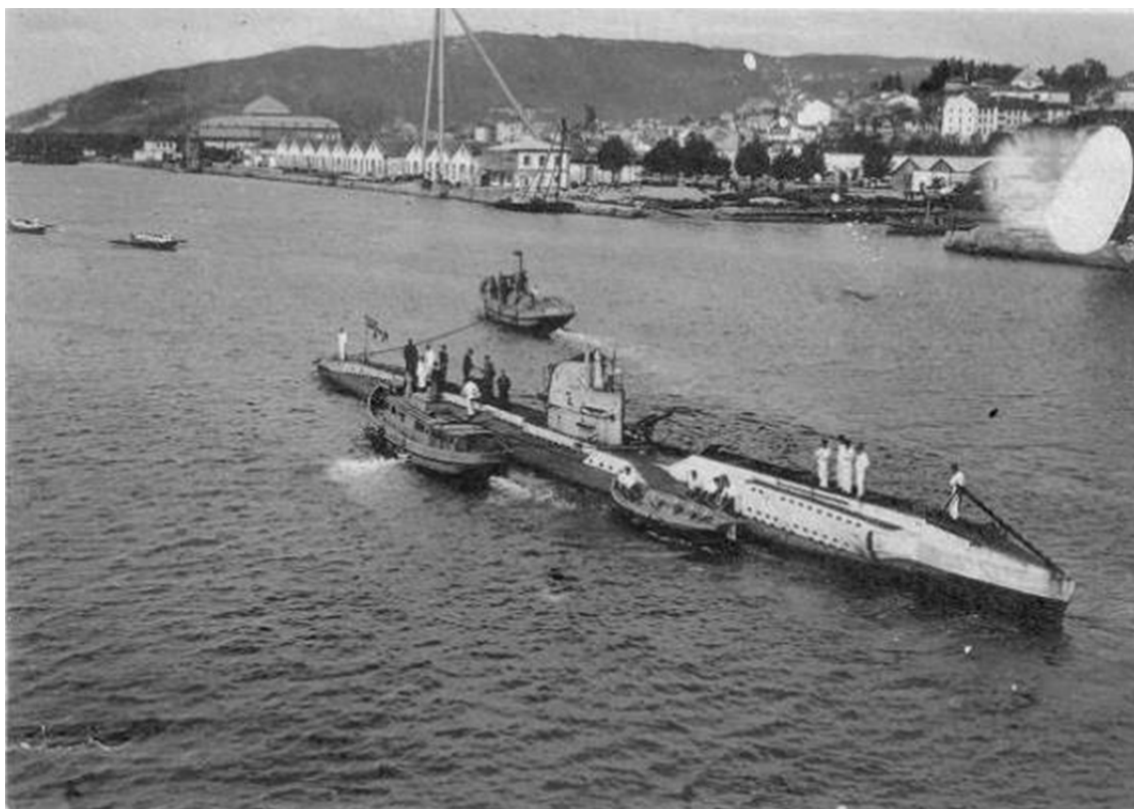
<<[...], por lo que respecta a la consideración de la tecnología y tácticas  
navales españolas de la época, básicamente mantienen las mismas viejas  
opiniones sobre su ineficiencia en comparación con las inglesas, lo que en el  
caso de los libros de Martin-Parker y, más recientemente Handson, alcanza  
extremidad radical, en base a opiniones unilaterales y, a nuestro juicio, sin  
fundamento suficiente.>>  
Casado 2006:864

225

### 7.1- Antecedentes.

El mar constituye la mejor vía de comunicación, a través de este medio se desplazan ideas, personas, mercancías pero en ocasiones también destrucción. Aquella nación que domine los océanos será la que rija las relaciones comerciales del resto del planeta. Permitiendo o negando la libre circulación por los océanos se puede regular el flujo de relaciones entre culturas y naciones. Las guerras desarrolladas a lo largo de la edad moderna y los comienzos de la contemporánea tuvieron, para un Imperio global como el español, repartido en cuatro continentes, una componente marítima fundamental.

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. En casi todos los conflictos que se han conocido en ambas orillas del Atlántico veremos escenarios bélicos situados frente a Galicia que han contribuido a



El único submarino alemán de la Primera Guerra Mundial hundido en aguas gallegas, el UC 48. Fot: autor desconocido. <http://germannavalwarfare.info>.

hacer de esta zona del Atlántico un sumidero de Patrimonio Cultural.

El mar es un ámbito de influencia hacia la costa y el interior. El dominio del mar permite influir en el continente bañado por él. En unas costas tan próximas unas a otras como son las que se asoman al golfo de Vizcaya, las relaciones comerciales, piráticas o bélicas se transfieren rápidamente de una a otra. Así las costas gallegas, con un fácil acceso hacia, y desde el resto de las costas europeas y del norte de África, fueron escenario de asaltos y combates contra merodeadores, piratas y en general con naciones en guerra con España.

Uno de los aspectos más llamativos de los continuos ataques contra el espacio de soberanía española es la continuidad en los mismos y los aparentes graves daños infringidos sobre el conjunto de la sociedad hispana. Dejando de lado el eficiente manejo de la propaganda de los enemigos protestantes del Imperio, dichos ataques, más allá de su espectacularidad, fueron incapaces de convulsionar a un Imperio que consiguió mantenerse unido hasta que sus propios integrantes consideraron su desintegración.

Un principio básico de la estrategia es la concentración de fuerzas allí donde se desea atacar al enemigo, y en un sistema tan vasto como el español era relativamente fácil para cualquier enemigo, por débil que fuera, causar daños locales que más tarde serían magnificados por la literatura y el arte a manos de propagandistas afines, a pesar de la escasa entidad de los daños para tan vasto imperio.<sup>207</sup> La creación de un poder marítimo fuerte fue una necesidad dimanante de la protección de los territorios y las líneas de comunicación que los imbricaban. Las fuerzas marítimas españolas eran también un instrumento de política exterior (Pi Corrales 1983). La creación del poder marítimo tiene en España unos orígenes que se remontan a los reinos de Castilla - León y de Aragón. Las armadas de ambas coronas se unirán en una fuerza común aunque en Armadas diferentes, adecuadas a los intereses estratégicos de cada una de ellas. La fuerza naval de aguas abiertas, castellana, dará paso a la navegación oceánica, con el desarrollo de nuevas naves que permitirán a Europa alejarse por primera vez de la navegación costera de períodos anteriores.

La creación de este poder marítimo no estaba en manos del estado, las flotas y armadas se constituían mediante asiento con contratistas privados que aportaban los buques con las características demandadas por la corona. Algunos de los más importantes asentadores fueron el almirante italiano Doria, Álvaro de Bazán (Fariña Guitián 1950), por incluir dos, uno para cada escenario marítimo de la marina española.

Sin embargo, pese a la perentoria necesidad de nuevos armamentos, España siempre careció de elementos claves para una marina. Numerosas materias primas debieron importarse a través de rutas en muchos casos dominadas por los enemigos de la Corona. Son ejemplos de lo anterior las maderas del Báltico o el cobre de Suecia que en ocasiones tuvieron dificultoso acceso al comercio hispano. La demanda de armamento fue otro aspecto que la producción propia apenas podía cubrir, por lo que en ocasiones se hubo de recurrir a adquirir piezas de artillería en el extranjero, incluso a aquellos reinos enemigos.

<sup>207</sup> Un daño definitivo hubiera sido el interrumpir sus líneas de comunicación. Objetivo jamás alcanzado por ninguno de los enemigos que disputaban al Reino de España.

## 7.2-La guerra en el panorama medieval en el Atlántico

Los primeros piratas atlánticos que se asomaron a las costas gallegas en época medieval, fueron los normandos, quienes más adelante fueron conocidos por sus incursiones como 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, la actual La Coruña, donde perdieron 62 embarcaciones, de hacer caso a las crónicas.<sup>208</sup> En el año 966 estos merodeadores arruinaron los monasterios erigidos en las islas Cíes, que desde entonces se convirtieron en puntos de apoyo en depredaciones posteriores.

La presencia de estos indeseables por las aguas tranquilas de las rías, dificultó la vida y el comercio en sus inmediaciones, también las simples labores de pesca por el riesgo de los pescadores a ser capturados. Las actividades de piratas, corsarios y otros merodeadores harán que las islas costeras de Galicia, sobre todo el archipiélago de Cíes, sean vistas en el futuro con desconfianza por los habitantes y pescadores de los pueblos próximos.

Este espíritu de inseguridad se prolongó casi ininterrumpidamente hasta el final de las guerras napoleónicas, momento en que desapareció el corsarismo y la inseguridad en el Atlántico<sup>209</sup>. 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. Piratas y corsarios eran simples oportunistas, sólo atacaban allí donde pudieran obtener un beneficio sin comprometer vida o ganancias. Las villas de escasa entidad, sin defensa, eran por tanto su campo de actuación predilecto, evitando



Navío inglés fondeado en el interior de la ría de Ferrol donde se refleja esa villa, el castillo de San Felipe y el pueblo de la Graña, según un mapa manuscrito inglés de 1589. (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004)

<sup>208</sup> Previamente habían sido expulsados de Gijón.

<sup>209</sup> Con la excepción de las actividades corsarias de las recién emancipadas repúblicas americanas que recurrieron a mercenarios, en especial británicos para hostigar las costas españolas.



comprometerse en pugna con poblaciones dotadas de defensas adecuadas.

La reacción contra las depredaciones piráticas musulmanas, ya pacificados los normandos gracias 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 los primeros buques militares permanentes existentes en la Península, 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 condiciones de seguridad necesarias 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.

### 7.3.- Guerras de religión en el Atlántico

La aparición de la Reforma en los países del norte de Europa contó con el apoyo de Inglaterra, base segura de retaguardia para el soporte de la herejía. La ascensión al trono de la reina Inglesa Isabel I en 1558 fue la mejor noticia para los enemigos del catolicismo en Europa. España, con el soporte del papa Pío IV, elegido en 1559, se alzaría como campeona de la fe católica, frente, incluso, a los episodios protagonizados por Francia, que no dudará incluso en pactar con el mismísimo sultán otomano, con tal de ver menguada la capacidad hispana instalada al norte, sur y este de sus fronteras. Esta partida de ajedrez tendrá su tablero terrestre en los Países Bajos, lo que conllevó una serie de sangrientas guerras (Pi Corrales 1983), desarrollándose el componente marítimo de la contienda en la totalidad de los océanos terrestres conocidos, con especial prevalencia la fachada atlántica europea. Alguno de los episodios de esta guerra se desarrolló en las aguas que rodean a Galicia, dejando, como es lógico huellas en el registro arqueológico depositado en su fondo marino.

Las guerras de Religión, desarrolladas en el siglo XVI en Europa, no se circunscribieron al territorio continental, sino que pronto trasladaron el campo de batalla al Océano Atlántico, al olor de las oportunidades que se abrían al otro lado del océano. Esta fase marítima de la guerra, se identificó con la Libertad de los Mares, al quedar excluidas del comercio con las Indias todas las demás potencias europeas, frente a España y Portugal, que no aceptaban ese principio (González López 1970, 44). Pero esta pugna no era, sin embargo, óbice para hacer negocios. A pesar de que los Países Bajos veían en Felipe II a un extranjero, la importancia económica de este mercado para la lana, sal y otros productos de España, los convirtieron en el segundo cordón umbilical económico español después de las Indias (Pi Corrales 1983).

Mientras España estuvo en guerra con Francia, los convoyes enviados a Flandes con mercancías, partían de la fachada cantábrica y contaban con el apoyo de los puertos ingleses del Canal. El único enemigo al que debían hacer frente en el tránsito era a los piratas<sup>210</sup> hugonotes de La Rochelle, no sujetos a la autoridad real francesa. Pero

<sup>210</sup> Algún autor (González López 1970) los denominan corsarios, aunque consideramos que, al carecer del apoyo de un estado, no pueden alcanzar tal categoría.

después de 1568 este tránsito se hizo muy azaroso siendo escasas las expediciones que llegaron a término.

Hasta la ruptura total de las relaciones entre España e Inglaterra consecuencia del asalto a Cádiz de 1587, la situación era de guerra sorda entre ambas coronas, acentuada por las actividades piráticas inglesas, alentadas, y en ocasiones, financiadas por la propia corona. El apoyo con hombres y dinero inglés a la rebelión de los Países Bajos no era un problema menor en las relaciones entre ambas monarquías. Por su parte Felipe II alentaba y favorecía la causa de los católicos. Los rebeldes a la Reina Isabel, no sólo recibían amparo en la corte española sino que recibían de ésta apoyo para su causa. El dominio de ambas orillas del Canal de la Mancha por parte del enemigo, fue a partir de la guerra con Inglaterra, un duro hándicap para sostener a presencia española en los Países Bajos.

La defensa del dominio español en los mares, atacado, que no amenazado de momento por los ingleses, y el apoyo que hacían de los rebeldes de los países bajos provocó la existencia de dos bloques que confluían hacia un rompimiento de las hostilidades. Un principio básico de la estrategia naval comprende la utilización del mar para la causa propia negándosela a la enemiga. Esto supone dominar el mar para el tráfico comercial propio, e impedir el tráfico mercante enemigo. A partir de la Época Moderna las marinas nacionales serán las encargadas de ejecutar el dominio marítimo, pero no siempre éste podrá ser establecido. Por ello surgieron mecanismos como el corso, efectivos auxiliares de la política del estado en manos de inversionistas y armadores privados.

La España de Época Moderna ha tenido un problema estratégico de primer orden; la necesidad de controlar unas vastas posesiones repartida a lo largo del mundo y comunicadas por vía marítima, se añadía a la necesidad de hacer frente a cualquier ejército continental que se le pudiera oponer en Europa. Es así que las necesidades económicas para esta doble tarea se hicieron en muchos momentos de nuestra historia inasumibles y supusieron a la larga no prevalecer en todos y cada uno de los escenarios que en cada ocasión que se presentaron. La pugna en el mar frente a las potencias protestantes del norte de Europa, debía compaginarse con las necesidades de hacer frente a la potencia continental francesa.

El primer Imperio de la época moderna nació con la expansión marítima y la unión de los reinos peninsulares. Ya <<a principios del siglo XVI se sintió la urgente necesidad de crear un modelo naval acorde con la nueva situación política (Mira Caballos 2001)>>. Todo ello para hacer bueno el adagio de que aquella nación que domine el mar será la que rijas las relaciones comerciales del resto del planeta.

Un imperio con tantos escenarios y tan alejados entre sí exigía diferentes planteamientos tácticos en función de aspectos tales como el clima, las condiciones hidrográficas, los planteamientos de la fuerza, etc., incluso de la naturaleza del enemigo. Todo ello exigía una amplia variedad de medios y pluralidad de estructuras (F. F. Olesa Muñido 1983).

Durante la práctica totalidad de la Edad Moderna el sistema naval militar español se basó en diferentes Armadas o flotas que operaban en escenarios distintos y de manera autónoma. Estas unidades tenían unos objetivos y misiones independientes, como lo eran sus fuentes de financiación y suministros. Esto, que puede parecer una desventaja, presenta sin embargo rasgos muy eficientes. En un momento en el que la tecnología náutica no permitía más que la mera adaptación a los diferentes

escenarios navales, los tipos de buques, aparejos y equipamientos eran muy específicos para cada uno de ellos, lo que provocaba que las necesidades en estos aspectos para cada una de las armadas fueran diferentes y en ocasiones contrapuestas.

Este sistema de Armadas independiente, superó con creces sus expectativas, permitiendo a España ser la potencia naval hegemónica en el planeta durante todo el siglo XVI. Salvando las distancias este sistema sigue todavía en uso en el despliegue realizado por la Armada de los Estados Unidos, mediante el sistema de flotas<sup>211</sup> desplegado para ejercer el control marítimo del planeta. En el imperio, el establecimiento de tales Armadas en Italia, Antillas y Atlántico estaba sujeto a diferente financiación, así las fuerzas de galeras mediterráneas dependían financieramente de la Corona, en el Atlántico la financiación provenía de los comerciantes a través de impuesto de la Avería, <<[...] pese a las quejas de los comerciantes y del Consulado sevillano, la financiación de la defensa naval atlántica por aquéllos fue uno de los mayores logros de la política indiana de Carlos V>> (Mira Caballos 2001, 47).

El sistema de asientos se utilizaba para organizar fuerzas militares a cargo de un comandante, quien se comprometía a construirlas y mantenerlas durante un período de tiempo determinado a cambio de un estipendio.

La Avería era un impuesto aparecido en Castilla finales de la Edad Media para cubrir los riesgos de la actividad corsaria (Mira Caballos 2001, 42). Las fuerzas organizadas mediante este sistema aliviaban de una carga económica muy significativa a la Corona que de otra manera hubiera sido incapaz de asumir la protección a los convoyes con destino a América con la eficacia obtenida por este sistema.<sup>212</sup> Este impuesto que gravaba las mercancías permitió armar las escuadras de Guardacostas de Andalucía,<sup>213</sup> la de Vizcaya y la del Caribe (Mira Caballos 2001, 42).

Durante el siglo XVI actuaron en las costas peninsulares cuatro Armadas: la de Levante,<sup>214</sup> la guardacostas de Andalucía, la de Vizcaya y la Armada Real del Reino de Granada.<sup>215</sup> La Armada de Vizcaya, aprestada por primera vez en junio de 1493, tuvo como base diferentes puertos vascos, era la encargada de defender Galicia y toda el área cantábrica del reino de Castilla (Mira Caballos 2001, 45). Incluso a mediados del siglo XVI, esta escuadra se desdobló para proteger asimismo la navegación entre Andalucía y cabo Finisterre, mando otorgado a Álvaro de Bazán.

Las diferentes armadas no eran sin embargo compartimentos cerrados, existía una clara coordinación entre ellas que intercambiaban, además personal, incluidos sus altos oficiales y comandantes. Así son habituales los casos de apoyo mutuo entre

<sup>211</sup> Aunque el término fleet - flota se aplica en español a una escuadra de buques sin misión militar, en caso contrario hablaríamos de Armada.

<sup>212</sup> La utilización de convoyes en el Atlántico resultó un éxito rotundo pues en toda la historia del comercio con América, únicamente en una ocasión consiguieron los enemigos capturar una flota, en 1628 por el almirante holandés Piet Hein, y eso al encontrarse desapercibida, fondeada en la bahía de Matanzas, Cuba.

<sup>213</sup> En el último cuarto del siglo XVI esta Armada pasó a denominarse de la Guardia de la Carrera de Indias, o Armada Real del Océano (Mira Caballos 2001, 48).

<sup>214</sup> De carácter precario e irregular durante el siglo XVI (Mira Caballos 2001, 49)

<sup>215</sup> A partir de los años 30 del siglo XVI aparece denominada en numerosas ocasiones como Armada de las Galeras de España (Mira Caballos 2001, 49)

ellas así como la realización de tareas conjuntas entre dos o más de estas fuerzas, o incluso la extensión de sus zonas de actuación.

La condición insular de Inglaterra, su dominio sobre Irlanda y la debilidad escocesa, eximió a la Corona Inglesa de la necesidad de mantener un fuerte ejército (Cerezo Martínez 1988, 16). Una Armada poderosa bastaba, no sólo para garantizar su defensa territorial y la de su comercio, sino que le ofrecía la capacidad de ofender allí donde deseara.

Portugal dominaba las rutas habiendo alcanzado en el momento de su unión con el reino de España su máxima expansión en el Índico en la ruta hacia la India, apoyándose en los asentamientos establecidos en ambas costas del continente africano (Cerezo Martínez 1988, 17).

En el caso de la fuerza naval en el Atlántico, las nuevas fronteras marítimas que fue adquiriendo España con el paso de los años, la aparición de movimientos depredadores de corsarios franceses, ingleses, y berberiscos -al acecho de las naves españolas de vuelta de las Indias-, y su general hostilidad al crecimiento de la hegemonía hispánica, exigieron una potente cobertura naval para defender y salvaguardar los caminos marítimos y los territorios de los distintos reinos y posesiones integrados en la Monarquía (Pi Corrales 2006).

España era consciente de la importancia capital del poderío naval para un imperio de la extensión que había alcanzado el suyo en el siglo XVI. Entre la península ibérica y la mayoría de los dominios, la única vía de comunicación era el mar y el dominio del mismo hacía imprescindible contar con una marina poderosa que oponer a los intentos de arrebatarse esa supremacía. En este campo no puede achacarse a Felipe II en modo alguno dejadez en el tratamiento de los asuntos navales (Cerezo Martínez 1988, 10).

En ocasiones las naciones en pugna con España por el dominio del planeta a través del mar, podían obtener victorias tácticas, pero nunca en todo el siglo XVI, y aún más acá, alcanzaron victorias realmente estratégicas o definitivas en dicha pugna (Frías 1972-73). Así podían atacar o conquistar enclaves y ciudades hispanas en ambos hemisferios, Cádiz por ejemplo en 1596, pero nunca consiguieron asentarse permanentemente en ninguno de los puntos disputados. Y esas victorias fueron fruto más bien de una estrategia de guerra de guerrillas, aquella que consiste en acumular recursos suficientes en un punto, con objeto de abrumar a las fuerzas defensoras locales de un enemigo superior.

Este esfuerzo, se combinaba a la vez con ofensivas de amplio alcance y, además, a la vez que se forjaba la defensa de los territorios españoles de ultramar, las flotas de Indias continuaban su tráfico; en el Mediterráneo se mantenía a raya al Islam y continuaba el tráfico en el Atlántico a través del golfo de Vizcaya y a lo largo del Canal.

En definitiva, las diferentes Armadas, y todas ellas en su conjunto tenían la fortaleza suficiente para asumir estas tareas y aún tomar la iniciativa en la lucha marítima y oceánica. Sólo en aquellos puntos donde el enemigo pudiera acumular recursos suficientes para obtener una ventaja numérica local, podían prevalecer, si bien por poco tiempo. Estas fuerzas debían completar las operaciones antes de que la reacción los alcanzase - y aun así esto no siempre ocurría, dada la defensa, en ocasiones numantina, que las fuerzas españolas acostumbraban a ofrecer.



Si bien la monarquía era capaz de imponerse en cada uno de los múltiples escenarios bélicos que la cercaban, sin embargo en su conjunto únicamente era capaz de resistir. El espacio Mediterráneo frente al Islam y en el Atlántico frente a la herejía protestante consumía numerosos recursos, sin que fuera posible imponerse en ninguno de ellos a pesar de implicar en profundidad las fuerzas navales existentes en ambos escenarios. Felipe II, siguiendo los consejos de su padre se mantuvo a la defensiva en los primeros años de su reinado. Sólo a partir de la victoria en Lepanto y el hostigamiento provocado por la rebelión en los Países Bajos y el acoso de la piratería inglesa en el Atlántico y en el Pacífico, se planteó una nueva política más activa. Pero incluso esas servidumbres estratégicas se hicieron más inasumibles si le añadimos el factor de la guerra naval en el Mediterráneo. Este escenario exigía unas naves y unas condiciones no compatibles, en su mayor parte, con las necesarias en el teatro de operaciones oceánico.

La defensa española más allá de la estrategia de Armadas enviadas a poner fin al foco de la piratería situada en las Islas Británicas, se basó en dos esquemas tácticos muy efectivos. El primero constituye la estrategia de flotas utilizada en las rutas marítimas donde la navegación se agrupaba en convoyes - táctica netamente española, seguida en siglos venideros por todas las naciones, hasta culminar en las dos guerras mundiales con los grandes convoyes que sostuvieron el esfuerzo bélico en Europa. El tráfico marítimo local se protegió mediante las Escuadras de Guarda (F. F. Olesa Muñido 1983). Estos convoyes, cuyo origen estaba en las flotas comerciales que acudían a Flandes (López Martín 2015), se denominaban flota cuando comprendían un conjunto de buques con propósitos comerciales, recibiendo la denominación de armada cuando su objetivo era militar y estaban equipados para este propósito (Pi Corrales 1983).

Las Flotas de Indias comunicaban las dos orillas del océano escoltadas por buques especialmente dotados para ello. Mientras, la defensa del tráfico marítimo local, estaba confiado a las escuadras de guarda, por un lado; y en la constitución de fuerzas de ataque - las armadas - para llevar a efecto específicas empresas y jornadas en el mar (Pi Corrales 2006).

Unos propósitos tan variados exigían diversidad de medidas y pluralidad de estructuras, dado que había que contar con diferentes ámbitos marítimos que reclamaban distintas necesidades. En función del objetivo, la misión a realizar y el teatro de operaciones en el que se desenvolverían, las naves debían ser de determinada condición y peculiaridad (Pi Corrales 2006). La disparidad de mares y de objetivos exigía desarrollar distintos tipos de unidades, armas y buques, obligando además a articularlos en formas diferentes para constituirlos en fuerzas operativas. Además, su desigual estructura forzaba también a embarcar de manera variada las unidades de infantería, verdaderas guarniciones extraordinarias a bordo de los barcos de guerra (Pi Corrales 2006).

Además las condiciones del mar interior eran grandes demandantes de recursos económicos y humanos por el uso intensivo que hacía de las galeras y que no se superó hasta bien entrado el siglo XVIII, sobre todo con la presencia cada vez más intensa de las potencias nórdicas en ese mar.

Los intentos realizados de sucesivas Armadas para, mediante una sola intervención dar vuelta a la situación militar en Europa fracasaron. Así la Armada de 1588 regresó sin alcanzar ninguno de sus objetivos, la de 1596 - 97 naufragó parcialmente en Finisterre y aunque alcanzó las islas británicas en 1597, la climatología la forzó a

retirarse a la Península, donde se perdieron 11 naves más. Finalmente la Armada de 1639, resultó destruida en la batalla de Las Dunas, marcando - esta vez sí - el final de los intentos de un Imperio para prevalecer en el escenario europeo y que aún había de subsistir durante casi 200 años más.

La posición geoestratégica de Galicia la situó en primera línea del conflicto contra las potencias protestantes (Frías 1972-73). Galicia, asomada a la vía de comunicación que discurre frente a las costas occidentales de la península ibérica, es el primer territorio antes y después de dar el salto del norte al sur de Europa por mar. El noroeste peninsular se convirtió así en frente de batalla ante las Armadas enemigas y en la retaguardia desde donde preparar el asalto o el transporte hacia aquellas costas. Esta doble condición hará que veamos surcar estas aguas no sólo a los buques propios, sino aquellos amigos o enemigos de las más variadas procedencias, tanto aliados del Imperio Español como Ragusa, hasta enemigos, corsarios o no, como protestantes de todo pelaje y, a partir del siglo XVII incluso piratas berberiscos, muchos de ellos moriscos expulsados de su tierra en busca de venganza.

Con la llegada al trono de Felipe III la situación defensiva de Galicia no haría más que empeorar, circunstancia que reforzó la tendencia que impulsaba al reino a involucrarse en su protección (Saavedra Vázquez, La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640. 2006).

La situación de las comunidades costeras en ocasiones se hizo insostenible, sobre todo en aquellos puntos de difícil defensa. Las islas gallegas tuvieron que ser abandonadas y de sostener comunidades, a menudo monásticas, pasaron a ser abandonadas y convertirse en base de piratas y merodeadores, donde encontrar facilidades para hacer aguada y acopio de leña. No es de extrañar que, con las buenas condiciones que ofrecían 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>>. Esto fue causa directa de la total despoblación de las islas situadas en el exterior de las rías. Era tanta la impunidad 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 atrevimiento, tal y como ocurrió en la escaramuza ocurrida en julio del año 1677:

De Vigo, à 10. de Iulio de 1677.

En eftas 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 efte embió la Capitana de Argel vn bergantín á hazer aguada en vna de las Islas de Baiona, 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 adelantarfe Don Antonio de Araujo con fu Chalupa, y 14 hombres de valor, como quíe 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 laftima fu perdida. Y como reconoce el Señor Marqués de Falces, Conde de Santifteuan, Capitan General de efte Reyno, originarfe en gran parte el arrojio de los Barbaros de la reifision, y defcuido que ha auido en las Guardias, y Centinelas de eftas 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 obferue 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 obferuarlas, y oponerfe à fus intentos, focorriendofe vnos á otros con facilidad, y breuedad: de cuya acertada difpoficion fe ha començado à ver el fruto en la ocafion referida (Anónimo 1677).

Así Ambrosio de Morales aseguraba en su libro de viajes, editado en 1572, que el monasterio existente en las islas Cíes se encontraba abandonado *porque* <<ingleses luteranos lo habían saqueado>> (Gonzalez-Alemparte Fernandez 2003).

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 Baiona, 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.

A partir del siglo XVI la lucha por el dominio del Atlántico entre España y las naciones protestantes del norte de Europa, aconsejaron establecer diferentes puntos fortificados en la costa gallega que dieran amparo al tráfico comercial español. Estas defensas servirán además de base al ataque contra el tráfico mercante enemigo realizado por los corsarios. Se comisionó al ingeniero militar Giovanni Giacomo Palearo Fratino a recorrer toda la costa portuguesa y gallega en el año 1581 para realizar croquis y proyectos de fortificaciones (Granados Loureda 2011). Esta protección no fue sin embargo establecida para dar protección a la población, factor algo secundario a la hora de establecer estas fortificaciones.

El reinado de Felipe III supuso un importante descenso de la actividad naval peninsular, con el consiguiente declive de la armada hispánica, sobre todo tras la firma de la tregua con los holandeses. Así, de los 40 a 60 buques que por término medio componían la flota metropolitana en tiempos de Felipe II se habría pasado a 20 en 1608 y a 17 en los años posteriores. En la misma medida también se redujo el presupuesto anual para la marina (M. d. Saavedra Vázquez 2006).

Durante el último cuarto del siglo XVI, sobre todo a partir de la Gran Armada de 1588, el poderío marítimo español será reforzado. La pugna inglesa por hacerse con un hueco en el Atlántico fracasará tanto en su política contra Portugal, como en el intento de condicionar el tráfico con las Indias a través del Atlántico y perderá asimismo su sueño de establecer un Imperio colonial en este siglo y en el siguiente. España no perderá supremacía naval ante el inglés. Sólo a mediados del siglo siguiente el poder marítimo pasará a manos holandesas, hasta el siglo XVIII.

La guerra anglo-española fue muy costosa para ambos países, hasta el punto de que Felipe II tuvo que declararse en bancarrota en 1596, tras otro ataque a Cádiz. Después de la muerte de Isabel I, y la llegada al trono de Jacobo I (rey de Escocia e hijo de María Estuardo) en 1603, éste hizo todo lo posible por terminar con la guerra. La paz llegó en 1604 a petición inglesa. Las cláusulas de la misma se estipularon en el Tratado de Londres, y resultaron muy favorables a los intereses españoles. Inglaterra, que en aquel momento era tan solo una potencia media, estaba luchando en ese momento contra la monarquía más poderosa del momento, ya no podía

sostener los costes de un conflicto muy lesivo para su economía. A raíz de este acuerdo de paz, Inglaterra fue capaz de consolidar su soberanía en Irlanda,<sup>216</sup> además de ser autorizada a establecer colonias en determinados territorios de América del Norte que no revestían interés para España. Por su parte, los ingleses debieron abandonar su pretensión de controlar las rutas comerciales entre Europa y América y su promoción de flotas corsarias contra España, cesar en su apoyo a las revueltas en Flandes y permitir a las flotas españolas enviadas para combatir a los rebeldes holandeses utilizar los puertos ingleses. Todo ello suponía una total rectificación en la política exterior inglesa.

En la fase marítima de los conflictos políticos - religiosos sucedidos en Europa en el siglo XVI, Galicia se situó como el frente peninsular más importante de esos conflictos junto a Lisboa y Cádiz (González López 1970, 44). La situación geoestratégica de Galicia, frente a la ruta marítima que comunica el norte de Europa con la mayor parte del planeta, tendrá como consecuencia que sean numerosas las intentonas y ataques que hayan de sufrir estas costas, habituadas al paso de escuadras, tanto amigas como enemigas. El retraimiento de la población costera provocó un descalabro en la tradición marinera de Galicia. La presencia casi continua de corsarios musulmanes en sus costas dificultaba en gran medida el desarrollo de las actividades marineras.

La actividad naval en Galicia experimentó flujos y reflujos considerables en función de la coyuntura política. Desde esta perspectiva y por lo que se refiere a la época de los Austrias, las dos últimas décadas del reinado de Felipe II y el periodo comprendido entre la subida al trono de su nieto, Felipe IV, y la batalla de las Dunas en 1640, iban a convertirse en las etapas de mayor protagonismo militar de la costa gallega, de ahí que sean también los momentos que han merecido los mayores y más profundos análisis.<sup>217</sup>

#### 7.4.-Táctica

La lucha en el mar durante el siglo XVI era muy similar a la desarrollada por los ejércitos en tierra firme (Pi Corrales 1983). Frente a la preparación artillera antes del abordaje, la táctica más usual era llegar a la lucha cuerpo a cuerpo cuanto antes, para ello era fundamental la buena dotación de soldados y su habilidad para el combate naval. La artillería contra personal era muy apreciada y cuando se carecía de ella se intentaba suplir mediante el uso de mosquetes o armas análogas que intentaban acabar con el enemigo antes que destruir sus buques.<sup>218</sup>

Sólo en casos de manifiesta inferioridad se recurría al cañoneo a larga distancia que casi siempre resultaba inconcluso por la poca potencia de la artillería y su falta de precisión. Es lo que ocurrió en el tránsito por el canal de la Mancha por la Armada de 1588, cuando una fuerza similar en tamaño y, a decir de los autores anglosajones, de mayor efectividad artillera (Mattingly 1985, 281), (Martin y Parker 1988, 49-53) fue incapaz de impedir el paso a la armada española compuesta además de muchas naves de transporte.

<sup>216</sup> Aunque enfangada en una continua guerra de guerrillas.

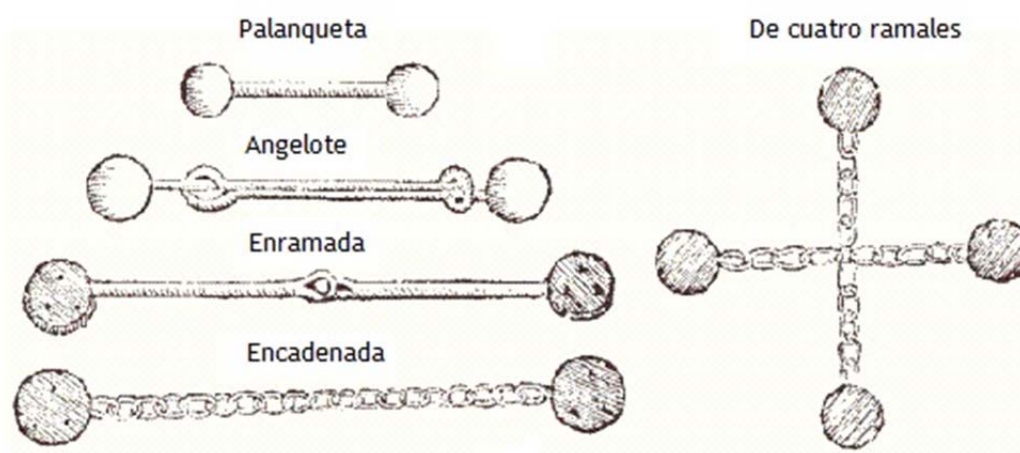
<sup>217</sup> Saavedra Vázquez, María del Carmen.

<sup>218</sup> <<Será necesario se hagan luego tres mil mosquetes más, porque para armada de mar son de mucho efecto, en especial donde hay poca artillería, {...}>> Memorial del Adelantado Pedro Menéndez de Avilés, 2 de septiembre de 1574. AGS Estado Leg. 156 fol. 91. En (Pi Corrales 1983).



La táctica preferida y ensayada con éxito en la batalla de Muros de 1544 era alcanzar rápidamente al enemigo y sobrepasarlo al abordaje con las unidades más poderosas, apoyadas en caso necesario con las unidades más ligeras (Pi Corrales 1983).

Otras voces sin embargo confiaban más en el lento desgaste del cañoneo que en el más resolutivo recurso al combate cuerpo a cuerpo. Alonso de Chaves, en fecha tan temprana como 1530, sugiere como táctica más adecuada en el combate naval empeñarse en el bombardeo a larga distancia, antes de en el incierto abordaje (F. F. Olesa Muñido 1983). Los buques de la época habían alcanzado ya un desarrollo artillero que en algunos círculos se consideraba suficiente para decidir los enfrentamientos navales.



#### Munición de artillería destinada a desarbolar los buques enemigos. Archivo

La disposición táctica naval resultará ser muy diferente en cuanto se trate de naves a remo o mancas. En las primeras, cuya línea de fuego está alineada con la crujía del buque, la disposición típica será de línea de frente, mientras que en los buques con propulsión vélica y con la artillería dispuesta en sus costados la disposición más eficaz será en línea de fila durante el combate.

En la navegación de las flotas o Armadas, los buques de combate solían situarse en el barlovento de la escuadra, dejando los mercantes a sotavento. Esta disposición permite a los buques de combate proteger una eventual huida de un enemigo que aparezca por el barlovento, o bien acudir con rapidez si se avista al enemigo por sotavento. La nave Almiranta encabezaba la marcha, situada a proa de la Armada.

La táctica del combate naval evolucionó más adelante hacia el combate a larga distancia con artillería, a pesar de que en muchos casos esta forma de combate no producía resultados determinantes. Esta evolución fue sin embargo superada por Nelson, cuando propugnaba la melée como forma de lucha mediante la táctica del combate a corta distancia. La artillería evolucionó en ese sentido hasta que durante la guerra entre Inglaterra y Norteamérica de 1812, las fragatas norteamericanas infringieron humillantes derrotas a las fragatas inglesas más poderosamente armadas, aunque con carronadas destinadas al combate a corta distancia mientras que los norteamericanos los batían a distancia con sus cañones largos.

Asimismo se produjeron cambios en el uso que se daba a la artillería. Las municiones evolucionaron y de un uso predominante contra personal, pasaron a poder desarrollar potencia suficiente como para afectar a los propios buques traspasando sus costados. Pero además su uso evolucionó para poder afectar incluso a la jarcia de los buques, buscando desarbolarlos, y por lo tanto privarlos de propulsión y de capacidad de maniobra. La munición artillera evolucionó desde las formas simples de la pelotería y bolaños, a munición compuesta como enramadas, encadenadas y palanquetas.



En la toldilla de un buque holandés se aprecia a un trompetero mientras la dotación se apresta para el combate. Batalla de Gibraltar, Cornelisz Claesz Van Wieringen, 1622. Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam. Fot: MSC.

El combate en el mar precisa de una dirección táctica que está a cargo del comandante de la fuerza. El mando disponía de diferentes medios para dirigirlas, así de día se empleaban banderas o espejos, mientras que durante la noche se utilizaban fanales o fuegos y en cualquier situación el estampido de los cañones. En toda la flota al menos uno de los buques debía llevar un fanal apto para hacer señales, situado a bordo del buque que ostentaba el mando de la agrupación. En todos los casos, sobre todo con escasa visibilidad, el recurso a las órdenes a la voz o mediante cañonazos,<sup>219</sup> tambores o trompetas es la vía de comunicación empleada. Estos dos últimos instrumentos estaban a cargo de personal específico, como demuestra la Instrucción para la formación de una Armada de Guarda de Costas y de Navegación

<sup>219</sup> <<Otra vez disparó (medina Sidonia) un cañonazo para detener el avance de la flota y navegó hacia la Nuestra Señora del Rosario>> [...] (Mattingly 1985, 269)

de Indias cuyo mando le fue encomendado al primer marqués de Santa Cruz (Millán de Silva 2012).

El aprovisionamiento de las fuerzas navales estaba en manos de oficiales, en ocasiones, de dudosa honradez que no proveían víveres y pertrechos en las mejores condiciones. Quizás esta sea la causa de varias botijas que hemos documentado en el puerto de La Coruña y de Ribadeo con graves defectos que formaron grandes burbujas debidas a la cocción de las piezas sin haberlas sometido a un adecuado proceso de secado. Esto sin duda comprometió la conservación de los elementos que contenían y que si eran líquidos, difícilmente se conservarían en contenedores con tan graves defectos de fabricación.

### 7.5.-Espías y cartógrafos en el Atlántico, conocer para vencer.

La actividad en las costas enemigas no se limitaban a la lucha contra el tráfico enemigo o, en el caso protestante, a la captura de botín exoliando villas costeras o buques enemigos. La búsqueda de información era una constante por ambas partes.

Conocer los aprestos del enemigo, dónde acumula sus fuerzas, la composición de las Armadas, su estado y preparación; toda esta era información vital para los gobiernos respectivos que en ocasiones se buscaba en las propias costas enemigas, bien capturando marineros o pescadores o bien efectuando levantamientos de las radas o puertos enemigos con vistas a emplearlos en las operaciones o para atacarlos.

Durante los preparativos para la inconclusa Armada de 1574 <<Felipe II escribió al Adelantado Menéndez de Avilés para que adelantase a Diego Ortiz de Uriçar, trescientos ducados, provisiones y una zabra armada para que fuese a reconocer el



La Villa de Pontedeume con información práctica acerca de su situación y capacidad de su puerto. De un mapa manuscrito inglés probablemente utilizado para planificar el ataque de la Armada Inglesa del año 1589. (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004)



estado en el que se encontraba el reino de Irlanda>> (Pi Corrales 1983, 106).

Juan Martínez de Recalde, <<el marino español de más experiencia atlántica>> (Martin y Parker 1988, 114), tuvo ocasión de reconocer las costas de Irlanda en 1580 con ocasión de haberle enviado Felipe II al mando de una escuadra que se dirigió al sur de Irlanda, concretamente a Smerwick con refuerzos a la fuerza expedicionaria papal. La información recabada sería de gran utilidad durante la campaña de 1588, el mismo Recalde en esta ocasión hubo de buscar refugio en el abrigo de Blasket Sound a 6 millas náuticas de Smerwick en el extremo de la península de Dingle (Parker 1998). Fruto de todo este trabajo, la Armada de 1588 disponía para cada maestre de las naves implicadas de cartografía de las costas de España, Inglaterra y Flandes antes de partir de Lisboa (Martin y Parker 1988, 156). Asimismo, en 1595, se envió a los alféreces Alonso Cobas y Domingo Ochoa a Irlanda para convencer a los jefes de la resistencia de continuar en armas, al tiempo que Ochoa <<tomó notas acerca del estado de la costa, con el objetivo de redactar un memorándum sobre un posible desembarco en la isla>> (Esteban Ribas y San Clemente de Mingo 2013, 26).

Si por la parte imperial hubo ese interés en mantenerse informado de lo que acontecía en las costas enemigas, la parte protestante del conflicto no era menos en este aspecto. A medida que se preparaban los recursos para la formación de una Armada, se incrementaba la presión de corsarios y buques enemigos alrededor de los puertos base con objeto de hacer lenguas de lo que ocurría en su interior. Desde abril de 1574, los corsarios ingleses vigilaban las costas de Galicia y del Cantábrico español sabedores de la armada que se aprestaba en San Sebastián (Pi Corrales 1983, 144).

En este interés de los ingleses por obtener inteligencia acerca de lo que ocurría en las costas peninsulares podemos encuadrar el episodio ocurrido en las proximidades del cabo Touriñán el 4 junio 1587 cuando una nao pirata inglesa de unas 130 toneladas embarrancó en las proximidades del cabo. Este buque, del que desconocemos el nombre, provenía de Corcubión y Finisterre en donde había sido rechazado junto a otras dos naos y dos lanchas de la misma nacionalidad. En las proximidades de dicho cabo apresaron tres pinazas cargadas de madera que venían de Asturias. Desde allí arribaron al cabo Touriñán donde, descubrieron varias embarcaciones de pescadores a los que dieron caza. Probablemente los pescadores, conocedores de la costa, se dirigieron a algún paraje insuperable para la más pesada nao que embarrancó en la persecución. El buque se hundió sin que se salvaran más de ocho o diez hombres de una tripulación de más de 60. Del pecio pudieron recuperarse dos piezas pequeñas de artillería de las que da noticia por carta el marqués de Cerralbo, a la sazón capitán general de Galicia, a Felipe II (Calvar Gross 1993, N° 2017, 2267, volumen III, tomo II.). Los ingleses con la persecución a estos pescadores buscaban obtener información, no por otra razón iban a arriesgar sus buques en una acción que no prometía botín y mucho menos rescate.

Desconocemos el lugar exacto del naufragio de la nao inglesa, pero bien pudiera ser el bajo de las Quebrantas, peligroso paraje casi en la medianía de la entrada a la ría de Camariñas, imperceptible la mayor parte de las ocasiones, muy peligroso si se desconoce su existencia. Otro paraje no menos peligroso, situado éste más cerca del cabo Touriñán sería el bajo del O Farelo, piedra ahogada, que ha sido escenario de varios naufragios a lo largo de la historia.<sup>220</sup> En la ría de Camariñas conocemos la

<sup>220</sup> Hasta el momento conocemos los siguientes naufragios en este punto. *America*, 20 diciembre 1964; Magdalena Reigh, 30 mayo 1957; Gumersindo Junquera, 20 mayo 1935; Santander, 6 mayo 1863.



situación de una pieza de artillería de bronce con características propias del siglo XVI. Se encuentra entre punta Farelo y punta Galera, a los pies de la ermita de Nuestra Señora del Monte. Este lugar nos fue descrito por un buceador de Camariñas, el cual nos desveló su existencia. A pesar de haber revisado el área, acompañados por esta persona en el año 2011, nada pudimos localizar debido a la masiva presencia de algas, salvo numerosos fragmentos de aluminio que hemos puesto en relación con alguna de las dos aeronaves estrelladas en esta ría durante la Segunda Guerra Mundial.<sup>221</sup> Posteriormente esta misma pieza fue localizada de nuevo por un pescador submarino y filmada en vídeo.

Los buques mercantes no sólo eran el objetivo de las actividades de corsarios y piratas, también los humildes pescadores podían ser víctimas de estos depredadores para hacer lenguas, es decir, recabar información o servir como prácticos. Al acercarse la Gran Armada española de 1588 a las costas inglesas, una pinaza, al mando de un oficial que hablaba inglés, capturó una lancha de pesca de Falmouth con cuatro tripulantes, por los que Medina Sidonia supo que Howard y Drake se habían hecho a la mar (Mattingly 1985, 260). Durante la desastrosa expedición de Drake y Norris de 1589, un pescador capturado días antes por este último general, se vio obligado a aconsejar en la maniobra de fondeo del barco en el que embarcaba, el *Foresight*. Este buque había sido arrastrado lejos de la flota la noche del 21 de junio de 1589, en la peor tormenta sufrida por esa armada desde su partida de Inglaterra. Sobre una de las Cíes, viéndose el general inglés << [...] forced to trust to a Spanish fisherman (who was taken two days before at sea) [...] >> (Wernham 1988, 281).

En otro caso de espionaje fallido inglés encontramos a Gonzalo García de Nodal.<sup>222</sup> En cierta ocasión al amanecer rodeado de un armada inglesa, frente a Galicia, fingió pertenecer a ella; se rezagó hasta quedar a barlovento del enemigo y abordó y rindió a la vista de la armada enemiga a uno de los barcos ingleses que había ido de noche a reconocer el cabo Prioriño y el castillo de Hércules. No permitiéndole el viento entrar en La Coruña, pasó con su presa por dentro de la isla Sisarga y desde allí mandó al Ferrol a los prisioneros (Martínez - Valverde 1957, T-III, 527).

### 7.6.-Corsarismo y la tenue línea de la piratería inglesa.

En 1521 el corsario francés Jean Florin captura el tesoro de Moctezuma en dos naves en las islas Azores y una tercera en las proximidades del cabo San Vicente, este episodio desencadenará por una parte la formación de Armadas para el tránsito con las posesiones españolas en América, y por otra parte la invención del mito de los tesoros americanos casi siempre a bordo de galeones españoles, mito que alcanza nuestros días en la figura de los modernos cazatesoros, epítome de una tradición iniciada en el Atlántico casi 500 años atrás. Desde los inicios de la casa de Austria en España, las noticias de las riquezas descubiertas en América, despertaron las apetencias de las monarquías europeas. Incapaces de arrebatarse a España el dominio del Atlántico para hacerse con ellas, comenzaron una guerra de guerrillas, más o menos oficial con objeto no de apoderarse de América - para lo cual se demostraron impotentes - sino de recoger al menos las migajas que el pillaje pudiera proporcionarles.

Durante la Edad Media, la falta de un poder sólido capaz de imponer cierto orden en las rutas marítimas, favoreció la aparición de la figura del mercader pirata (Otero

<sup>221</sup> FOCKE WULF FW 200 (Kondor) F8+LL, 2 de enero de 1942. VICKERS WELLINGTON HF128 y WL-P, 4 agosto 1943.

<sup>222</sup> Pontevedra h. 1569, embarcó como aventurero en la Armada de Alonso de Bazán en 1590.

Lana 1992). Este tipo de actor, dedicado al comercio de mercancías, no despreciaba la oportunidad de capturar buques peor armados. Las actividades de este tipo de embarcaciones provocaban problemas entre los diferentes reinos que, faltos de un poder efectivo sobre el mar, otorgaban cartas de represalia que autorizaban a los afectados a buscar compensación en los bienes o naves de las naciones ofensoras. Como es lógico, se producían numerosos abusos que a su vez desembocaban en nuevas represalias, las cuales ejercían una fuerte presión política sobre las naciones, además de favorecer una inseguridad general en los asuntos marítimos. El rey Eduardo III de Inglaterra, en 1325, acusa a diversos puertos del norte de la península ibérica, entre los que cita los de las rías gallegas de Ribadeo, Vivero, Coruña, Noya, Pontevedra y Baiona de Miño, de piratería sobre los buques de su nación por aplicar el derecho de represalia (Amor Meilán 1928, 674).

Sólo la aparición de los estados en el sentido moderno del término, superando el marco político medieval, permitió establecer controles sobre el mar y asegurar la estabilidad necesaria, al menos en los períodos de paz, que permitiera unas relaciones fluidas y seguras entre las naciones que se asomaban a la fachada atlántica europea.

La figura del mercader pirata sin embargo no desaparecerá con el afianzamiento de los nuevos estados propios de la Edad Moderna. Su existencia se prolongará en los períodos bélicos en la figura del corsario. Los estados sin fuerza para mantener los buques de estado necesarios para ejercer el predominio naval en sus áreas de influencia, se verán obligados a apoyarse en particulares en la lucha contra el tráfico mercante enemigo. La figura del particular envuelto en asuntos militares marítimos perdurará hasta la Declaración de París de 1856.<sup>223</sup> España no se adherirá a la misma hasta enero de 1908.

El corso ha de verse como una actividad económica, complementaria o de propia subsistencia en determinados territorios poco favorecidos. <<En el País Vasco del siglo XVI, por citar su peor momento económico, el corso era un complemento a un comercio más importante con neutrales e incluso con enemigos>> (Otero Lana 1992). El corsario es un empresario de la guerra al servicio de su rey (F. F. Olesa Muñido 1983), la lucha la afronta a su cuenta y riesgo.

La lucha corsaria, a pesar de todas las declaraciones y planes se realizaba casi contra el tráfico mercante enemigo. El combate frente a otras unidades bien armadas como otros corsarios o buques militares, se evitaban siempre que era posible. No hemos de olvidar que el corso era una actividad económica y el combate armado frente a una fuerza similar pocos beneficios podía traer, al tratarse de buques sin carga comercial o, peor aún, contra buques militares.

El dominio efectivo del mar supone su uso por una potencia, mientras se le niega al enemigo. Dada la inmensidad del medio, y la inexistencia de fuerzas suficientes para alcanzar ese objetivo estratégico, las potencias han procurado buscar elementos auxiliares más allá de sus propias fuerzas militares, o aún de sus fuerzas de combate. La existencia del corso favorece a la potencia atacante en varios niveles. Por una

<sup>223</sup> <<París, 16 de abril de 1856. Debidamente autorizados, los citados plenipotenciarios han convenido concertarse sobre estos medios de alcanzar ese objeto, y habiendo llegado a un acuerdo, han establecido la siguiente Declaración solemne:

1. El corso está y queda abolido.
2. [...]>>

(Cruz Roja.es s.f.)

parte el más obvio es privar a la flota mercante o de pesca de la capacidad de realizar sus actividades en seguridad, por otra parte favorece la dispersión de las fuerzas de combate enemigas necesitadas de impedir la actividad corsaria y permitir el tráfico propio.

La diferencia entre un corsario y un pirata es que el segundo es un fuera de la ley. El corsario está autorizado por un poder soberano a atacar buques pertenecientes a naciones con las que existiese un estado de guerra, o aquellas que colaboraban o transportaban determinadas mercancías hacia o por cuenta enemiga. Todas las presas efectuadas por un corsario deben confirmarse ante un tribunal oficial que certificará si la captura es legal. Era éste un tipo de guerra dedicada a desbaratar el tráfico comercial enemigo mediante la utilización de buques armados por particulares.

El corsarismo nunca estuvo demasiado bien visto en la monarquía hispánica. Son varios los autores (Lynch, O'Donnell) que sostienen que esta forma de guerra es un caso de debilidad no de fuerza. <<Las acciones inglesas eran un tributo a la potencia superior de España, pues ésta poseía las colonias que Inglaterra sólo podía asaltar>> (H. O'Donnell y Duque de Estrada 1983). Esta posición de predominio hizo que España no considerara en el siglo XVI - al contrario de lo que ocurrirá en el futuro - a esta actividad como útil a su propósito de dominio del mar. Será Inglaterra la que recorra el camino contrario, de ser su principal medio de influencia en el mar, a considerarla, ya avanzado el siglo XIX - con el total control británico de los mares - como una actividad contraria a sus intereses.

España controló la travesía del Atlántico y la ruta de las Indias, sin oposición creíble durante la mayor parte del período histórico transcurrido desde el descubrimiento de América. Este monopolio sólo se rompió con las maniobras internas desarrolladas por Inglaterra en el territorio ultramarino y que tuvo como consecuencia la desmembración del Imperio.

España era a la sazón 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, 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.

En ocasiones se ha descrito la actividad corsaria como el recurso de las potencias más débiles en un intento de limitar la ventaja estratégica que se le supone a la más fuerte en el mar. El corso es el máximo exponente de la guerra desigual en el mar. Es una actividad económica que aparece en territorios en crisis en busca de alternativas económicas esta explicación la podemos <<aplicar a la piratería vikinga y, desde luego al corso español del siglo XVII>>. (Otero Lana 1992, 52).

Así Gran Bretaña consigue, en el momento en que alcanza el culmen como potencia marítima mundial, a mediados del siglo XIX,<sup>224</sup> consigue hacer firmar al resto de las potencias la Declaración de París, declarando ilegal la única amenaza para su tráfico marítimo que podía ofrecer cualquier otra potencia menos poderosa en el mar. En el

<sup>224</sup> Puesto del que no se apeará hasta el período de entreguerras, ya entrado el siglo XX.

futuro, la lucha contra el tráfico mercante enemigo por las potencias débiles en el mar fue sustituida por la lucha submarina y la aparición de buques de apariencia civil, tripulados por militares, dedicados exclusivamente a este fin y empleados por Alemania en ambas guerras mundiales<sup>225</sup> (Sierra 1985), (Sierra 1971).

Parece existir cierta divergencia entre las actividades de los corsarios españoles entre los períodos dominados por Austrias y Borbones. Si durante el primer caso se expidieron cartas de contramarca para la lucha contra los corsarios enemigos, durante el período borbónico parece clara la motivación de destruir el comercio mercante enemigo (Otero Lana 1992). El corsarismo, aunque sea una clara herramienta en manos del Estado, es, sin embargo, una figura de corte capitalista en su aplicación. A los armadores corsarios les mueve la rentabilidad económica de los capitales que aventuran. Pocos son los ejemplos de otro tipo de motivaciones. No es un fenómeno exclusivo de las guerras de religión que ensangrentarán el Atlántico a partir del siglo XVI, sino que hunde sus raíces en época medieval. Harry Pay fue un famoso pirata inglés entre los muchos de aquella nación en aquel momento, entre finales del siglo XIV y del XV, natural del puerto de Poole, Dorset. En su ciudad fue un héroe, al estilo en que en el futuro Francis Drake lo sería para Plymouth. Cada vez que Arripay - como era conocido en España - arribaba a su puerto base, la ciudad explotaba en fiestas de las que alcohol era el protagonista. 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 Santa María das Areas, Finisterre en 1398 (Sydenham 1986, 90-95), insulto que aún hoy en día es recordado (Blanco 2008). Harry Pay, por las riquezas expoliadas, fue una bendición para su ciudad, hasta que a su puerto arribó una escuadra mixta hispano francesa en septiembre de 1405 al mando de Pero Niño que, en compensación por las visitas inglesas, saqueó e incendió la ciudad, que entró en una larga decadencia a partir de entonces.

Otra ventaja obtenida de la institución del corso era la formación de tripulaciones que pudieran luego ser aprovechadas por la Marina Real. La figura del <<capitán Toni>><sup>226</sup> es ilustrativa en este sentido. Como contrapartida, en el caso inglés, el recurso a comandantes de formación pirática o corsaria, en caso de querer ser generosos, tendrá como consecuencia fiar la estrategia de un reino en personas hábiles únicamente en golpes de mano o en saqueos con fines meramente económicos. Estos comandantes a la larga fracasaron tanto al deber de obedecer órdenes y consignas que rivalizaban con su mentalidad depredadora, o bien en prevalecer frente a comandantes profesionales o fuerzas militares profesionales. Es el caso de Francis Drake, incapaz de llevar a buen término campaña militar alguna, obteniendo éxito únicamente allí donde la concentración de fuerzas o la fortuna le favorecía y nunca en expediciones puramente militares.<sup>227</sup>

Es en el siglo XVI cuando aparece por primera vez el corsarismo español en el Atlántico. España como nación dominante fue reacia a la creación de esa figura, consciente de que podía obtener más perjuicios que ventajas. En esta guerra de desgaste la piratería y el corso tuvieron un factor destacado, sobre todo en las

<sup>225</sup> Mal llamados corsarios, puesto que no eran fruto de una iniciativa privada.

<sup>226</sup> Antonio Barceló y Pont de la Terra 1717-1797, teniente general de la Armada Española que ascendió por méritos de guerra desde simple comandante corsario.

<sup>227</sup> Este individuo, presentado por la bibliografía anglosajona como almirante, fue un pésimo detentador de tal rango y sí un aprovechado oportunista en cuestiones de botín (Hutchinson 2013).



labores y estrategias de defensa establecidas, más que en los resultados reales de tales actividades. Su amenaza supuso la asunción de nuevas tácticas en la navegación que protegiera las flotas que desde Europa se dirigían a América, pero sobre todo aquellas del tornaviaje. Nacieron los convoyes en este momento, idea que no ha desaparecido de la guerra naval hasta nuestros días, y donde dos guerras mundiales han demostrado su vigencia, demostrando una vez más que no hay sobre este planeta nada tan inmutable como el mar, incluso en el uso que de él hacemos los seres humanos.

El gobierno de Felipe III parece que tuvo cuidado de favorecer esta actividad que además reportaba beneficios para la corona en función del porcentaje del valor de las presas que iba a parar al tesoro. Luis Carrillo de Toledo, conde de Caracena, capitán general de Galicia (1598 - 1605) armó dos buques dedicados a correr a costa y hacer presas. Pero también se las empleó para hostigar al enemigo en sus propias aguas, llegando hasta el canal de La Mancha. Los corsarios españoles actuaban mediante la utilización de buques armados y tripulados por particulares que, una vez aceptados ciertos legalismos, eran autorizados por la corona para atacar y apropiarse de los barcos y mercancías de potencias enemigas.

El mayor peligro para la navegación, sobre todo a partir de mediados del siglo XVI, por encima de la actividad de las armadas militares o de los mismos peligros del mar era el corsarismo, cuando no la simple piratería. Los corsarios practicaban un tipo de guerra dedicada a desbaratar el tráfico comercial enemigo. Destruyendo el comercio de la nación enemiga se pretendía perjudicar a su economía y por lo tanto a su esfuerzo de guerra. Los buques mercantes solían ir armados para protegerse a sí mismos no de buques de guerra que les saliesen al paso, frente a los que poco podían hacer, sino de otros buques mercantes de naciones enemigas y del mayor peligro para la navegación en esa época, el corsarismo.

Entre 1553 y 1555 los corsarios guipuzcoanos consiguieron cortar el tráfico francés con Terranova y ocasionar un número de presas que se ha establecido entre 1000 y 1500, aunque se pueda considerar como exagerada (Otero Lana s.f.), capitanes corsarios como Martín Cardel, Juan de Erauso y Manuel de Iturain impusieron la superioridad hispana en el Atlántico.

Las actividades de los Mendigos del Mar, los corsarios flamencos, bajo la bandera de la media luna turca, y con el lema <<antes turcos que papistas>>, supusieron la contraposición a su debilidad militar terrestre. Imposibilitando el comercio marítimo de Flandes con España, contribuyeron a debilitar el esfuerzo de guerra hispano.

Los perros (de la reina) ingleses<sup>228</sup> actuaron más desde un punto de vista pirata que corsario, al menos hasta el momento de establecimiento de un estado de guerra formal entre Inglaterra y los reinos hispánicos. Aunque estas actividades contaban con el favor real, no debemos olvidar que España e Inglaterra no se encontraban en estado de guerra, requisito necesario para considerar el corsarismo.

Más allá de las actividades de armadas corsarias o piráticas más o menos oficiales, la actividad de los corsarios fue característica del Océano Atlántico en la segunda mitad del siglo XVI (Pi Corrales 1983). Esta actividad se puso de manifiesto sobre todo en aquellas zonas de mayor concentración de tráfico mercante, como es el cabo Finisterre, en Galicia, aunque no el único ni el más importante. El corsarismo y la

<sup>228</sup> Drake, Hawkins y Raleigh

piratería,<sup>229</sup> se volvieron recurrentes en las costas gallegas por la facilidad de acceso que suponía el tránsito desde las islas británicas y el norte de Europa, que ponía el escenario español a menos de 5 días de navegación. Una característica de esta amenaza y lo que supondrá una novedad es que en este caso la piratería inglesa estará respaldada por su gobierno en todo lo que respecta, no sólo a suministros o apoyo financiero, sino en lo que es mucho más importante, en lo que respecta a los objetivos que en ocasiones son casi estratégicos.

Las costas de Galicia no solo eran escenario de la pugna por el dominio del mar. Desde aquí También se ejercía presión sobre las costas enemigas, tanto en la lucha contra su tráfico comercial como en otras acciones destinadas a recolectar inteligencia acerca del enemigo <<hacer lenguas>>. En 1574, en plena sicosis inglesa acerca de las intenciones que abrigaba la flota que Pedro Fernández de Avilés aprestaba en Santander, los corsarios ingleses recorrían el Cantábrico español y Galicia <<para vigilar los movimientos españoles y sorprender los propósitos de la Armada que se aprestaba>> (Pi Corrales 1983, 107). Las villas del norte de España, en especial las gallegas hubieron de soportar en muchas ocasiones la presión de estas Armadas corsarias como es el caso de Vivero que hubo de sufrir, lo mismo que las otras cercanas un violento ataque en el invierno de 1552. La presencia de estos indeseables dificultó no sólo la vida en la costa 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.

El fin, momentáneo, de la guerra con las potencias del norte de Europa se vio pronto sustituida por los ataques de una piratería berberisca que nunca había desaparecido del todo pero que a partir del siglo XVII vivirá su época dorada alimentada por los moriscos expulsados de España y asentados en Salé, donde recibieron apoyo de ciertos elementos flamencos, renegados y constructores de naves y artilleros.

Además del tráfico marítimo, las poblaciones costeras estaban expuestas a sufrir asaltos y ataques, tanto de parte de piratas o corsarios como por obra de armadas enemigas. Por supuesto aquellos pueblos más indefensos eran las víctimas principales de estos asaltos, estando las poblaciones fortificadas más seguras. Los mismos pescadores corrían el riesgo de ser capturados y ser vendidos como esclavos por la aparición a inicios del siglo XVII de los piratas y corsarios musulmanes del norte de África, por lo que su actividad se retrajo y únicamente ejercían su labor en las aguas más próximas a sus puertos donde encontrar rápido refugio en caso de peligro.

Un solo buque corsario hemos podido investigar en aguas gallegas, aunque muy alejado del momento histórico que estudiamos. Se trata de la corbeta militar francesa Bayonnaise botada como buque corsario en Baiona, Francia, en 1794, por Bastiat, Dufourc et fils. En este pecio hemos podido apreciar cómo las características de ligereza y rapidez se advierten en un buque destinado, no a acomodar pesados cargamentos o a soportar el castigo de los combates navales. Un casco definido por tracas de apenas 8 cm de espesor se combina con grandes claras entre las cuadernas. Si esto hace al buque estructuralmente débil comparado con buques de mayor espesor de tracas, y con claras menos generosas, sí lo hace en cambio más ligero y capaz de alcanzar mayores velocidades en persecución de los mercantes o en huida de unidades militares más poderosas. El forro de cobre, aplicado a este buque en el exterior de su obra viva le permitía evitar no sólo la acción del molusco Teredo

<sup>229</sup> conviene recordar que legalmente Francis Drake no era más que un pirata, al menos hasta la rotura formal de hostilidades entre la corona hispánica e Inglaterra.

navalis, sino evitar la adherencia de organismos marinos que ralentizaran la marcha de los buques.

### 7.6.1.- Actividad corsaria

Durante el siglo XVI los conflictos desarrollados en Europa provocaron una falta de seguridad en el tráfico marítimo por el Atlántico. La lucha contra el tráfico mercante no siempre se veía como un tipo de guerra económica que permitiera colapsar el esfuerzo de guerra enemigo. En la mayor parte de las ocasiones se percibía más bien como una vía de enriquecimiento para armadores privados que arriesgaban fondos en espera de obtener beneficios de su inversión. La guerra contra el tráfico mercante enemigo busca forzar el colapso económico del enemigo, para obligarle a suspender las hostilidades (Hernández Yzal 1957).

246

El desarrollo de las actividades de corsarios protestantes tuvo en esto la explicación para su rápido desarrollo. La posibilidad de hacer presa sobre una de las naves que transportaban las riquezas de Oriente o las Indias, era una promesa de enriquecimiento inmediato para el que estuviera en condiciones de aportar fondos para la empresa. Esto pronto animó a los piratas ingleses, luego devenidos en corsarios, en la búsqueda de ricos buques que atrapar o puertos que saquear. Sin embargo la situación contraria no se dio a lo largo de todo el siglo XVI, los buques protestantes raramente transportaban un cargamento que pudiera justificar el riesgo de disponer los medios para su captura, además, y en todo caso, en los territorios que implicaban al Imperio español era previsible obtener mejores rendimientos para el capital por el más seguro camino del comercio tradicional.

El corso en la Monarquía española se consideraba como un arma de guerra y se deseaba conservar con este carácter por lo que siempre se procuró mantener dentro de las leyes del Derecho en su propio Estado y las del Derecho internacional.

La guerra de corso en estas aguas tenían importancia también para otras naciones como es el caso del combate documentado en la ensenada de Finisterre el 18 de enero de 1509 entre una armada portuguesa al mando de Duarte Pacheco Pereira (c. 1460 - 1533) excepcional marino, militar y cosmógrafo portugués, comisionado por el rey Manuel I de Portugal para establecer vigilancia sobre la costa portuguesa y el Estrecho de Gibraltar con el fin de paliar el corso y el corsario francés Pierre de Mondragón, que había capturado frente al territorio continental portugués, una nao procedente de la India. Pacheco dio caza al francés hasta que quedó arrinconado contra el cabo de Finisterre. Tras un reñido combate los portugueses dieron muerte al corsario hundiéndole una nao y capturándole otras tres.

Pedro Menéndez de Avilés (1519-1574) inició su carrera militar, que habrá de conducirlo a ser nombrado Adelantado de la Florida y Almirante y General de la Armada de la Carrera de Indias, en aguas de Vigo. Con 19 años, en 1538, armó un patache marinándolo con cincuenta hombres y con él capturó dos corsarios franceses en las proximidades de esa ciudad gallega, los cuales habían apresado tres embarcaciones francesas. El futuro Adelantado de la Florida, persiguió, derrotó y mató al corsario y explorador francés, Jean Fontenau Alphonse de Saintonge,<sup>230</sup> en su base de La Rochelle en 1544. Este corsario había capturado 18 buques españoles en Finisterre yendo Pedro de Avilés en su busca hasta el citado puerto donde le da muerte y recupera, si no todas, al menos algunas de las naves.

<sup>230</sup> Fue además de corsario un famoso explorador, primero de los franceses en explorar América del Norte.

Estos éxitos le hacen merecedor del encargo efectuado por Carlos I de limpiar las costas del norte de la Península de piratas y corsarios franceses, eximiéndole del pago de impuestos por las presas efectuadas. Pedro Menéndez acabó así con la presión de corsarios franceses en el ámbito del norte peninsular.

Es tal la fama cosechada por este marino que en 1554, el propio emperador le encarga que comande la flota que ha de transportarle a Flandes.

El emperador Carlos I de España, informado de los hechos, toma a Menéndez a su servicio con el encargo de que limpiara de enemigos todo el Mar Cantábrico, sin cortapisas, concediéndole una patente de corso que ---algo fuera de lo común--- permitía al asturiano quedarse con todo lo que pudiera capturar sin tener que entregar nada ni al emperador ni a la Hacienda. Menéndez se dedicó con ahínco a la misión encomendada limpiando de piratas y corsarios todo el Cantábrico.

Los concejos costeros en ocasiones también se implicaban en la seguridad de sus vecinos en el mar. Un ejemplo de ello lo tenemos en Muros, cuyo concejo

ordenó traer de Bilbao 6 versos (especie de culebrinas) dobles y seis sencillos, con tres servidores cada uno, 400 pelotas de hierro (balas) para los mismos, dos medios pasamuros con dos servidores y 50 pelotas, así como moldes de estas, dos docenas de picas, otras dos de rodela, 50 lanzas de 2/3, un quintal de pólvora de bombardas, etc.

Parte de este armamento se empleó dos meses después en el armamento de dos trincados “ya que los franceses andaban a robar en los mares de Muros y del cabo Finisterre y Corrubedo por donde los vecinos no osaban ir a pescar ni a navegar”. Estas embarcaciones se dotaron con 25 hombres cada una y armándolas de dos pasamuros y cuatro falconetes dobles y cuatro versos, “que esto ha de llevar cada bolantero la mitad, e mas pólvora e piedras necesarias” (Pérez Constanti 1925, T 1, 39).

A principios del año 1596 los armadores mercantes Antonio de Avilés, Bartolomé Corral y Gregorio de Rivera, solicitan al rey patentes de corso. La petición es renovada por los capitanes Juan de Nodal y Bartolomé García. Se trataba de armadores que traficaban con <<vinos de Ribadavia, sardinas y otros pescados y mercaderías>>. En su petición hacen patente las quejas a las depredaciones que los piratas ejercen sobre su actividad. La ausencia de vigilancia en la costa es aprovechada por estos merodeadores que se aprovechan de la indefensión en la que han quedado las islas exteriores a algunas de las rías gallegas. Las iglesias y viviendas de los particulares han sido quemadas, y las islas se han convertido en bases para ellos además de realizar aguadas y el acopio de leña. Dado lo idóneo de las naves de los armadores solicitantes y de su gente diestra en la pelea y en la navegación, solicitan las patentes para ejercer el corso. Esta licencia fue concedida finalmente por el Capitán General de Galicia por delegación del rey (Frías 1972-73, 78).

Vemos además que esta actividad reportaba beneficios económicos para la Corona por el porcentaje del valor de las presas que iba a parar al tesoro. Con respecto a los beneficios obtenidos de las presas capturadas, el rey Felipe II, dispuso en ocasiones que éste fuera dedicado a socorros concedidos por el Rey, aunque no solía bastar para ello (Frías 1969-1970, 91).

Durante el año 1596 en las costas gallegas continuaba la lucha contra el merodeo de corsarios, así fueron capturados cuatro de ellos en estas costas tan favorables para su actividad (Fernández Duro 1972, T5-129).



La toma de Blavet en 1590, pronto convertida en base del corsarismo imperial, supuso un alivio estratégico ante la presión protestante contra las costas del noroeste. Cuando esta base fue evacuada en cumplimiento de la paz de Vervins de 1598, entre los reinos de España y Francia, los corsarios contrarios avanzaron sus posiciones presionando todavía más a la frontera norte del reino hispánico. Pedro de Zubiaur fue nombrado comandante de una flotilla de unos 40 buques entre filibotes y pataches peleó contra ellos apresando varias de estas embarcaciones que predaban sobre las costas de Galicia<sup>231</sup> (Martínez Valverde 1957, 924-925), (M. Gracia Rivas 2006), (Polentinos 1916).

En carta de 21 de abril de 1597 de Felipe II a Carrillo de Toledo, capitán general de Galicia, se habla de un buque venido de Irlanda y de la captura de un filibote corsario enemigo cuando se dirigía a Lisboa (Frías 1969-1970, 83). Otra presa realizada a finales de este año tenía por nombre *Galgo de Viento*.

Es a partir del gobierno de Felipe III cuando parece que desde la Corte se pone especial cuidado de favorecer esta actividad. Así, en un despacho firmado el 26 de junio de 1599 y recogido por el Duque de Frías se dice:

Pues los navíos que tenéis en la mar lo hazen tan bién, seralo que hagais tener en cuenta con ellos y las personas que los navegan dando orden para que se les repartan las presas en sus tiempos y con la igualdad y buena orden que conviene y que la misma haya en la parte que me pertenece (Frías 1972-73).<sup>232</sup>

El rendimiento de los corsarios del capitán general de Galicia fue tan bueno, que se les empleó además para tareas de control efectivo del mar, que en teoría deberían realizar los buques de la corona, reprimiendo las actividades corsarias más allá de las aguas gallegas. Por orden de 24 de enero de 1601, se ordena que se destaque a los corsarios de Caracena a las costas de Viana, Portugal, para limpiarlas de enemigos y proteger a las naos procedentes de Brasil que arriban en los meses de mayo, a julio, y que son acosadas por corsarios enemigos (Otero Lana 1992).

El arranque del corsarismo peninsular estuvo en la Ordenanza de Corso de 24 de diciembre de 1621, completada con nuevos artículos en 1623 y 1624. Animados por las ventajas que ofrecía esta legislación, los armamentos corsarios fueron muy numerosos: entre 1622 y 1626 se prepararon 86 embarcaciones en Guipúzcoa, 23 en Vizcaya, 7 en las Cuatro Villas, 2 en Asturias y otras 10 en puertos sin localizar (Otero Lana 1992).

Este especial apoyo a las actividades de los corsarios puede ser un síntoma de que la potencia opuesta por el Imperio a sus enemigos por mar se reduce debido al esfuerzo desarrollado hasta entonces.

En Galicia el corsarismo desarrollado por armadores locales no aparecerá hasta bien entrado el siglo XVII, en parte como arma contra los ataques de los berberiscos y como consecuencia de la <<caída de Dunkerque y la Paz de los Pirineos>> (Otero Lana 1992, 58-60). Factor éste que provocó el desplazamiento a La Coruña y Vigo de

<sup>231</sup> Mientras con tres de estas naves escoltaba a varios buques fue sorprendido frente a Bayona por 14 buques holandeses de los que capturó siete de ellos que trasladó a Ferrol.

<sup>232</sup> Ejemplo de esa preocupación es que cuando uno de los capitanes a los que se refiere el rey Felipe, el capitán Juan García de la Peña, al mando de uno de esos buques, resultó herido grave en una pierna consecuencia de lo cual resultó cojo en la captura del corsario francés Capitán Honorato, dada su heroica actuación, le fueron concedidos cuatro escudos mensuales de ventaja.

muchos corsarios flamencos.<sup>233</sup> Fue la guerra de independencia de Portugal la que reanimó el corso.

La guerra de corso exigía velocidad y crueldad más que potencia de fuego y coraje. Precisaba además de disponer de puertos de refugio seguros ante la previsible reacción del enemigo,<sup>234</sup> siempre que este fuera más poderoso que las fuerzas propias en el mar. Sin bases seguras no puede haber guerra desigual en el mar. La posibilidad de poder contar con puertos defendidos era mejor para la actividad corsaria que la existencia de multitud de escondrijos.

Un mar pequeño y cercano, con algunos escondrijos en rutas frecuentadas, es el teatro ideal para realizar el corso, y éstas eran precisamente las condiciones del golfo de Vizcaya. (Otero Lana 1992, 61).

En unas costas tan próximas unas a otras en lo que a días de navegación se refiere, no es de extrañar que las actividades piráticas o de guerra se transfieran con rapidez de unas a otras. Las costas gallegas, con un fácil acceso a, y desde el resto de, las costas europeas y del norte de África, fueron escenario en demasiadas ocasiones de asaltos y combates contra merodeadores, piratas y naciones en guerra con España.

Las campañas corsarias de la década de los 80 del siglo XVI supusieron un fuerte incremento en las costas gallegas con respecto a épocas anteriores. Estos ataques protagonizados principalmente por piratas y corsarios ingleses tuvieron una novedad con respecto a los objetivos, ya no se trataba de asaltar a pequeños enclaves casi desprotegidos, sino que los principales puertos del reino van a asistir a ataques como el protagonizado por Drake ante Baiona en 1585.

En el siglo XVI, con el incremento de la inseguridad en el Atlántico asistimos a un nuevo despoblamiento de la costa que no se corregirá completamente hasta el fin de las Guerras Napoleónicas. Los asentamientos situados en las islas gallegas, aquellos más expuestos por la dificultad en la reacción ante los ataques, serán de nuevo abandonados. Las comunidades religiosas establecidas a partir de la relativa seguridad en el Atlántico durante la Baja Edad Media, se retirarán al continente consecuencia de la aparición de nuevos enemigos, franceses primero, ingleses y holandeses después y por último musulmanes. Así por ejemplo el feudo concedido a la familia Montenegro en la isla de Ons no se pudo sostener y la inseguridad forzó la retirada de esta familia al continente.

Aunque en principio no podemos atribuirla a la actividad corsaria, sí nos sirve para ilustrar esa continua línea de frente en que se transformó Galicia en las luchas frente a las potencias del norte de Europa en pugna con la monarquía peninsular. En abril de ese año el rey Felipe II ordena se le conceda un sueldo al Sargento Mayor Francisco Enríquez de Novoa igual al que disfrutaban los demás de su clase en vista del éxito en la captura de una carabela inglesa junto al puerto de Murias (Camariñas) y de los demás méritos incluidos en el informe del Capitán General (Frias 1969-1972,

<sup>233</sup> En La Coruña conocemos 24 armadores que alistaron 37 embarcaciones, y en Vigo 26 armadores tenían 27 embarcaciones. En todo el reino existieron 68 armadores (gallegos, vascos y flamencos) con 89 embarcaciones, lo que la convierte en la segunda zona corsaria del Atlántico (tras el país vasco). Aunque el número de embarcaciones en proporción a los armadores, 1,3, no es muy alto, éstas eran muy efectivas, pues en su mayoría fueron las avanzadas fragatas dunkerquesas.

<sup>234</sup> En este aspecto los puertos de La Coruña y Baiona eran los más seguros de todo el litoral noroeste por la potencia de sus defensas.

83). En la misma misiva se establece que el valor de la presa debía repartirse entre los participantes en la captura y dispone que los tripulantes capturados desde el maestre abajo se entreguen al Adelantado (Martín de Padilla) para el remo en galeras.

La Armada holandesa de 1599 ante La Coruña realizó un intento, como los ingleses, de obtener un beneficio económico en operaciones disfrazadas de campañas militares. En 1607, con una última intentona holandesa, terminan los grandes asaltos a los puertos gallegos por gruesas armadas enemigas. La inseguridad estará de nuevo en los ataques de buques aislados, a los que se les denominaba escoterros, que depredarán en el tráfico marítimo de la zona sin mayor preocupación estratégica. Galicia no volverá a experimentar una amenaza de gran envergadura hasta junio de 1639, cuando una armada al mando del arzobispo de Burdeos Henri d'Escoubleau de Sourdis intentará desbaratar a la Armada refugiada en La Coruña y comandada por Antonio de Oquendo sin el menos éxito (Saavedra Vázquez, La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640. 2006).<sup>235</sup>

El fin, momentáneo, de la guerra con las potencias del norte de Europa a principios del siglo XVII, fue 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 que culminará en el ataque a Vigo en 1617 y la destrucción de la villa de Cangas el 7 de diciembre de ese mismo año (Saavedra Vázquez, La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640. 2006).

Los asaltos musulmanes en el Atlántico son consecuencia de las actividades corsarias adoptadas por los moriscos españoles expulsados al norte de África entre 1609 y 1613. Las comunidades moriscas en España 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 costeras acosadas por los piratas musulmanes del norte de África - que eran facilitadas y hasta festejadas por las poblaciones moriscas del litoral- hizo que se las considerara un problema de seguridad nacional y se los identificó como una quinta columna en apoyo del imperio turco y de sus aliados franceses. La rebelión de las Alpujarras 1568-71 contribuyó a alimentar la hipótesis de que estas poblaciones eran imposibles de asimilar. A todo ello hubo que sumar una cierta actitud de rasgos xenófobos por parte de la población cristiana, sobre todo en aquellos puntos de mayor concentración de población morisca.

Algunos de los expulsados de Extremadura se asentaron en la costa atlántica de Marruecos, en la antigua ciudad romana de Sala Colonia, inmediata a la actual Rabat. A partir de 1610, muchos de estos expulsados comenzaron a armar buques piratas con el apoyo de técnicos del norte de Europa, Inglaterra y Holanda, sin actividad 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.

<sup>235</sup> Esta Armada es la que va a quedar destruida tras la batalla naval de Las Dunas ese mismo año.

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

La derrota 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.



Restos de la vigia de Bares del siglo XVIII. Fot: MSC

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, 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.

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.

#### 7.6.2.-La reacción, creación de una Armada de protección de la costa

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 a causa de los ataques sufridos por mar <<este lugar fue quemado tres o quatro veces y así está muy pobre>> (Hoyo 1607).

Las costas gallegas no permanecían inermes ante los ataques de corsarios, a manos de buques individuales o bien organizados en armada. El primer mecanismo de defensa lo constituía la amplia red de espionaje española dispuesta en las cortes y puertos europeos, la cual avisaba con suficiente anticipación de cualquier movimiento hostil. En segundo lugar todo a lo largo de la costa estaba establecida una red de vigías, atalayas y <<velas>>, especialmente en los lugares habituales de recalada como la zona del cabo Ortegal, Finisterre o Estaca de Bares.

Por regla general, antes de la arribada de una armada enemiga, y a través de la red de espías, se tenía conocimiento de los preparativos de tales expediciones, incluso antes de su partida.

Una vez avistados los buques enemigos por la red de atalayas costeras, y establecida la posibilidad de un ataque, se pasaba a movilizar las milicias locales de los puertos próximos, a la vez que se daba aviso a las autoridades de la capital de Galicia. Éstas, en función de la amenaza, difundían la noticia por las villas costeras y establecían los mecanismos a su alcance con el fin de contrarrestar la amenaza. Así se podían reforzar las defensas de la capital o de otros puntos sensibles, además de movilizar fuerzas militares, preferiblemente de caballería, que permitieran un rápido desplazamiento para reforzar cualquier punto atacado.

De disponerse, se podían armar y tripular embarcaciones con objeto de hostigar a los merodeadores y, en caso de las fuerzas enemigas ser de entidad, el recurso a la ayuda exterior resultaba indispensable (Saavedra Vázquez 2006).

Las fuerzas reales establecían embarcaciones militares de patrulla con objeto de contrarrestar tales ataques:

En muchos casos se trataba de escuadras desgajadas de las armadas que permanecían en el reino aprovisionándose, como iba a ocurrir en 1580 con la flota de D. Pedro de Valdés, mientras que en otros se trataba de buques enviados ex profeso desde otros puertos. Así a comienzos de 1581 el marqués de Santa Cruz ordenaba el traslado a Galicia desde Lisboa de cuatro galeras a cargo de Martín de Chaide que debían encargarse de patrullar el litoral comprendido entre Oporto y Finisterre (Saavedra Vázquez 2006).

También los propios puertos organizaban buques para la defensa de sus intereses, Ribadeo consta que armó algún buque con la artillería de defensa del propio puerto y el importante puerto de Muros será descrito por el cardenal del Hoyo de la siguiente forma:

[...] sabía tener a raya los muchos corsarios que por aquellos días infestaban nuestras costas, y a quienes tentaban la prosperidad de la villa y las provechosas, atrevidas y largas navegaciones de los marinos de la misma. (Carré Aldao, 1936, pág. 393).

La decisión de concentrar en Ferrol el esfuerzo naval militar en el Atlántico fomentará la defensa de las costas del reino de Galicia al permitir distraer fuerzas tanto terrestres como navales de la armada en formación.

Estaba claro ya en la época la necesidad de establecer en Galicia una Armada de protección de la costa. En 1513 se hizo un repartimiento, entre otras cosas, << [...] al gasto de la armada que se proyectaba hacer para defensa del reino de Galicia>> (Saavedra Vázquez 2006).

Aun tratándose de empresas de incidencia menor frente a lo que supuso para Galicia su papel de escala y centro de formación de armadas reales, durante el periodo considerado también iban a registrarse diversos esfuerzos para contar en la región con fuerzas navales propias. En esencia se trataba de armadas defensivas destinadas a hacer frente a los corsarios y no de grandes flotas dispuestas a enfrentarse a escuadras enemigas. Esta estrategia era consecuencia de dos realidades confluyentes: por una parte, la evidencia de que salvo en momentos muy concretos los ataques sufridos por el litoral gallego procedían de pequeños buques corsarios, y por la otra, el propio diseño de la política defensiva gallega desde los tiempos de los Reyes Católicos (Saavedra Vázquez 2006).

En septiembre de 1549 se retoma esta idea mediante el proyecto de creación de una pequeña Armada de tres navíos. Otro intento se produce en 1551 aunque este mucho mayor pues se proponen nada menos que 14 naos y zabras para la defensa (Saavedra Vázquez 2006). Era patente la necesidad de establecer desde el propio Reino de Galicia las medidas de defensa ante los continuos ataques, para remediarlo, durante el reinado de Felipe II, surgieron iniciativas para constituir una fuerza naval regional. En 1569 el gobernador de Galicia promovió una junta de provincias para hacer frente al armamento de cuatro buques. A pesar del fracaso de la iniciativa, ésta se repetiría en 1573, aunque cosechando otro fracaso al oponerse las capitales de las provincias de Santiago, Orense y Tuy,<sup>236</sup> las cuales en un gesto de clara insolidaridad <<se declaraban contrarias a cualquier esfuerzo en tal sentido>> (M. d. Saavedra Vázquez 2006).

La lucha contra los corsarios era constante en la costa sin que los golpes recibidos por esta actividad impidieran del todo sus acciones. La promesa de la obtención de riquezas mediante el expolio, era superior a los riesgos inherentes a enfrentarse a la defensa costera española. Pero la denegación del mar al enemigo era mutua, la actividad realizada sobre esta costa por los buques imperiales dificultaba el tránsito del enemigo. En el mismo año del saqueo de Cádiz de 1596, Pedro de Zubiaur apresa sobre la costa gallega 4 navíos ingleses de una escuadra de 6 que con municiones acudía a aprovisionar a su escuadra. Otros dos buques fueron hundidos en el combate (Martínez Valverde 1957).

A partir de la década de los 80, la creciente importancia estratégica de Galicia vino a aliviar algo esta situación. El reino pasó a constituirse como base de retaguardia para el esfuerzo bélico del Imperio en el Atlántico Norte. Con el asentamiento de las fuerzas reales en sus puertos, los barcos del rey ofrecieron seguridad en la costa, a pesar de que la misión de las armadas reales no incluía las labores de guardacostas.

En 1599 Luis Carrillo de Toledo, conde de Caracena, Capitán General de Galicia (1598 - 1605) armó <<por cuenta del reino>> dos pataches, el *Santiago* y la *Santa María la Blanca*, que hacen varias presas de corsarios ingleses (Saavedra Vázquez 2006), llegando hasta el canal de La Mancha para hostigar al enemigo en sus propias aguas.

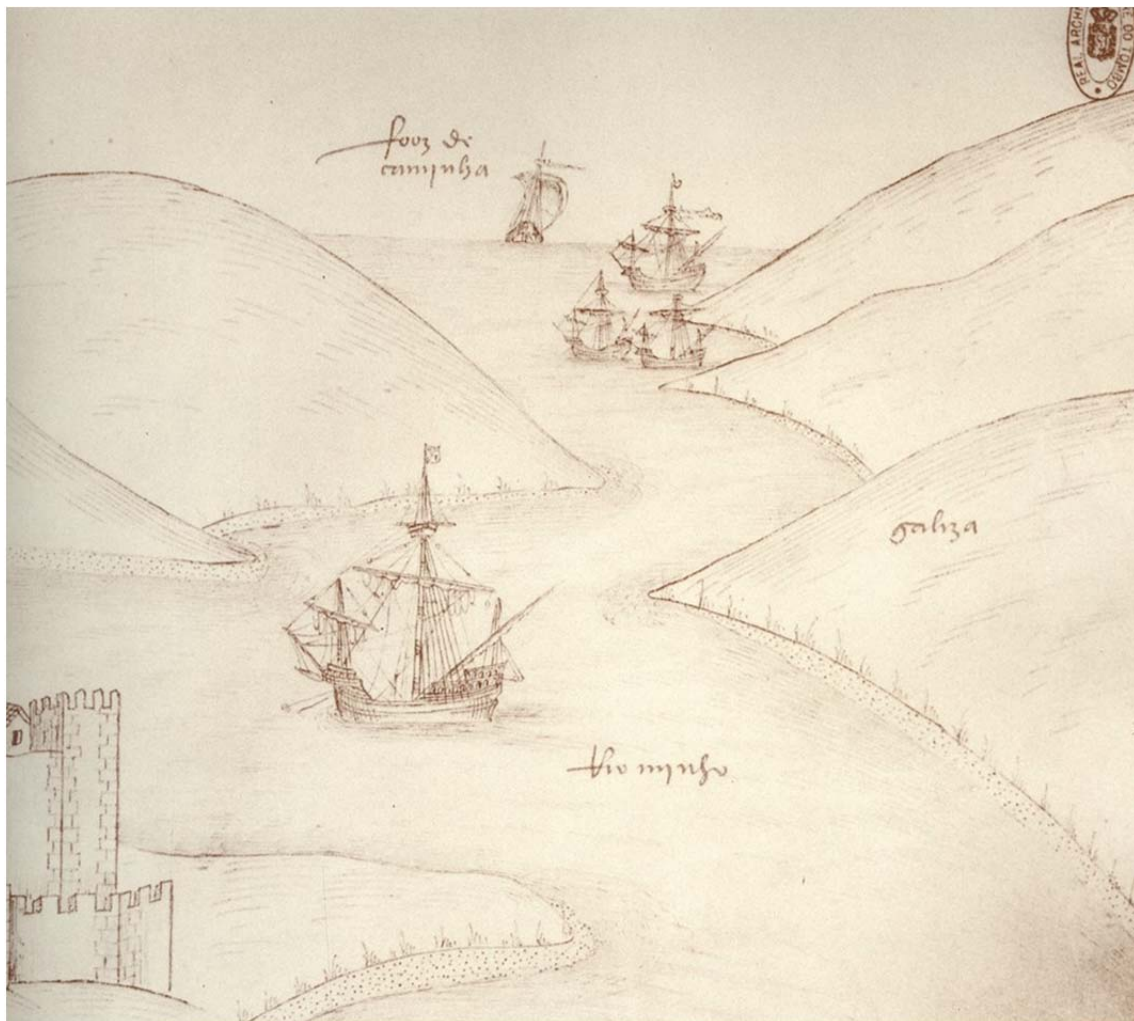
La reputación de los dos navíos que tenía Caracena era tanta que hay una curiosa orden del rey a 24 de enero de 1601 en la que dice que en los meses de mayo, junio y

<sup>236</sup> El río Miño ya por entonces era escasamente navegable

julio suelen venir navíos del Brasil a la villa de Viana (Portugal) cargados con “azúcares y otras mercaderías” y que cerca de la barra los cañonean y aun toman los bajeles de enemigos. Para evitar esto dice que el gobernador los mande a Viana y que limpien la barra y comarca de corsarios (Frías 1972-73).

Sin embargo la escasez de armadores corsarios y tripulantes, no siempre dispuestos a arriesgar en las cosas de la guerra, parece haber sido un problema tal como se pone de manifiesto en la respuesta del Reino a la oferta de Martín de Bertendona de encabezar una escuadra de seis buques para oponerse a la presencia de corsarios: <<en este Reyno no ay navíos para podello azer ni tampoco gente para armallos>> explica el abandono de esta utilísima idea (Saavedra Vázquez 2006).

El mayor desarrollo del corsarismo español no se producirá hasta el inicio de la tercera década del siglo XVII. Con el fin de la tregua de los doce años en 1621, se incorporó definitivamente el corso a la guerra naval, dada la paridad entre la flota holandesa y la española. El conde Duque de Olivares implementó este recurso con objeto de superar la fuerza holandesa en el mar (Otero Lana 1992). <<Entre 1627 y 1634 la Armada española de Flandes (basada en Dunkerque) y los corsarios particulares hicieron 1.499 presas y hundieron 336 barcos>> (Otero Lana 1992).



Fragmento de un diseño de la desembocadura del río Miño (1501) con la desembocadura al fondo. (Armas 2006).

Una especie de corso terrestre lo constituyó el despliegue militar de los monjes de la abadía cisterciense de Santa María de Oia. Situado al sur del puerto de Baiona, en el único punto relativamente accesible de la costa hasta alcanzar el puerto de La Guardia, cerca de la desembocadura del río Miño esta abadía estaba defendida, a su costa, por una batería de al menos 8 piezas artilleras además de mosquetes (Almansa y Mendoza 1624) mantenidas por el propio cenobio.

### 7.7.-Una estrategia de Armadas

Galicia, por diversas circunstancias, desarrollará una actividad naval importante a partir del siglo XVI. Su configuración costera ofrece un extenso y recortado litoral caracterizado por la abundancia de abrigos naturales. A la sombra de rías y ensenadas un amplio número de pequeños puertos garantizan la pujanza demográfica de las zonas costeras frente al interior. Su ubicación en el extremo noroeste de la península, le concede una posición privilegiada en la gran ruta marítima que unía la Europa del norte con América y el Mediterráneo. Por último, también la coyuntura internacional la dotaba de una creciente importancia estratégica a medida que se desarrollaba el enfrentamiento de España con Inglaterra y las Provincias Unidas (M. d. Saavedra Vázquez 2006).

En 1572 la ventaja de los rebeldes holandeses por mar era tan evidente que se decidió la formación de una Armada en Santander, que diera en Flandes después de barrer de piratas el canal de la Mancha, para caer sobre sus bases terrestres. Esta Armada, reunida en 1574, al mando de Pedro Menéndez de Avilés, quedó desbaratada por una epidemia de peste que la redujo a una simple flotilla que se mantuvo en el mar apenas unos meses.

Galicia se convertirá, a partir de 1580, en un frente de batalla contra los enemigos protestantes del norte de Europa. Este cambio en la política tradicional seguida por Carlos I y que cambió con su hijo por un enfrentamiento con Inglaterra, trajo como consecuencia que Galicia se viera inmersa en un estado de guerra casi permanente desde la anexión de Portugal hasta la firma de la paz en Londres en 1604 (FRIAS 1972-73, 72). Desde la partida de la Gran Armada de 1588, Galicia quedará englobada en la lucha contra el protestantismo, no sólo como línea del frente, sino como base ofensiva. La partida de aquella Armada en 1588, va a demostrarlo idóneo del territorio gallego para alcanzar las costas del Canal de la Mancha, además de servir como primera línea de defensa de los contrataques enemigos. El alojamiento de tropas el daño que de este estado de guerra devino en la economía, todos esos fueron aspectos nuevos no experimentados antes en un territorio alejado de los espacios de batalla tradicionales en Europa.

Los acopios necesarios para la formación de Armadas en Galicia, estuvo condicionada por la escasez de excedentes en la agricultura regional. El recurso a los embargos de una producción con escasos cauces comerciales, no hizo más que acrecentar los problemas de suministro al dilatarse los pagos y a distorsión de los mercados (Pi Corrales 1983, 104). Estas circunstancias negativas se contrarrestaban por la estratégica situación de Galicia que permitía un fácil abastecimiento mediante buques extranjeros, dada la escasa entidad de la flota mercante, ocupada en el tráfico de cabotaje regional.

La necesidad de contar con mandos capaces y conocedores de las circunstancias del Atlántico y sobre todo de las características de Flandes y de las aguas del Canal, se tomó en cuenta a la hora de designar a los comandantes de alguna de las flotas. Tal parece haber sido el caso del Pedro Menéndez de Avilés nombrado comandante de la



Armada de 1574 al ser <<conocedor del Mar Océano, la navegación de Flandes y las costas cantábricas (Pi Corrales 1983, 104).

La concepción española de una armada en el siglo XVI es una concepción moderna, se trata de un esfuerzo nacional. En esos momentos, la concepción inglesa es casi medieval, en base al empleo de huestes enroladas alrededor de un capitán o un aventurero. En España el núcleo de las Armadas se articula en torno a escuadras formadas por buques de guerra (galeones, galeras y galeazas), a los que se unen otras naves particulares armadas en guerra, bajo asiento de la corona, y por último se agregan los buques particulares en tareas auxiliares.

La formación de Armadas en los puertos gallegos, en Ferrol y La Coruña, exigían abastecimiento y alojamientos, las cuales debían alojar a la tropa mediante el reparto de los contingentes a las poblaciones cercanas a las bases de la Armada en formación. Los concejos además debían hacer frente a las peticiones de préstamos para alimentar y vestir a los hombres (Saavedra Vázquez, La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640. 2006).

Los asentistas eran de procedencia mayoritariamente foránea, aportando recursos de manera masiva, asimismo importados.

Así sabemos que para la flota que se había de formar con los restos de la Gran Armada el gobernador marqués de Cerralbo había firmado un asiento con el mercader flamenco Guillermo Bodenan por el que éste se comprometía a proporcionar alquitrán, brea, jarcia, hilo de velas, estopa, queso de Flandes y de Holanda para provisión de la Real Armada <<puestos en los puertos que se señalar en desde el cavo de Fisterra a San Sebastián>>. (Saavedra Vázquez 2006).

Las Armadas formadas en Galicia eran aprovisionadas por mercaderes capaces de organizar su abastecimiento. La coordinación de los servicios requeridos estaba dirigida por el propio gobernador auxiliado por sus oficiales y mandos militares y los propios mandos de la Armada implicada. Estos servicios fueron beneficiosos para artesanos, comerciantes y pequeños artesanos que vieron cómo se elevaba la demanda de sus productos.

Las embarcaciones particulares se unen a una armada en base a unas tarifas y sus armadores quedan sujetos a la disciplina militar. En el caso inglés veremos cómo los armadores se enrolan en una aventura por las expectativas de conseguir un botín. En ocasiones estarán más preocupados de obtener una buena presa que en cumplir las órdenes militares. Así veremos a Francis Drake, en el Canal, abandonar la formación que seguía a la Gran Armada, para asegurar la captura del galeón Nuestra Señora del Rosario o en la Contra Armada de 1589, olvidar las órdenes de destruir los buques surtos en Santander, y empantanarse en La Coruña con objeto de hacerse con los fondos recibidos por el marqués de Cerralbo.

La organización a bordo de los buques ingleses está diferenciada entre los buques sujetos a la disciplina real y los mercantiles, siendo la de los buques armados para la piratería, una mezcla entre ambos, adquiriendo cada vez más, características de los primeros (Olesa Muñido 1983).

Todo ello a pesar de que la disciplina entre las tropas inglesas nunca fue una de sus virtudes. El ataque sobre La Coruña de 1589, conocido como la Contra Armada, resultó caótico y desorganizado, más propio de un asalto corsario que de una verdadera campaña militar. En La Coruña, una vez rebasadas las defensas exteriores

la soldadesca se dedicó al saqueo y al pillaje, permitiendo el repliegue de las tropas españolas a la ciudad alta y la puesta de esta en defensa. La localización de bien surtidas bodegas de vino ocasionó un injustificado retraso que causó a los ingleses la pérdida de la jornada.

Uno de los objetivos comunes a todas las Armadas enviadas por la monarquía hispana con destino al Canal era la limpieza de la piratería y corsarios que amenazaban y hostigaban al dominio marítimo del Imperio en la ruta vital entre Flandes y la Península. El dominio protestante en las aguas del Canal y la incapacidad hispana de encerrar en el Mar del Norte a sus naves, no sólo era un acicate para sus depredaciones, sino que era una auténtica derrota estratégica, que permitía a las armadas enemigas el acceso al Atlántico y por ende al resto del planeta (San Claudio Santa Cruz 2015).

El dominio hispano en esas aguas permitiría elevar la moral e insuflar esperanzas a aquellos que en Irlanda, Inglaterra o Francia luchaban contra la expansión del protestantismo o eran perseguidos por éstos a causa de sus creencias religiosas y veían en España la única esperanza para su liberación. Galicia se va a ver comprometida en esta lucha convirtiéndose en retaguardia logística desde donde efectuar la mayor parte de los ataques realizados mediante Armadas.

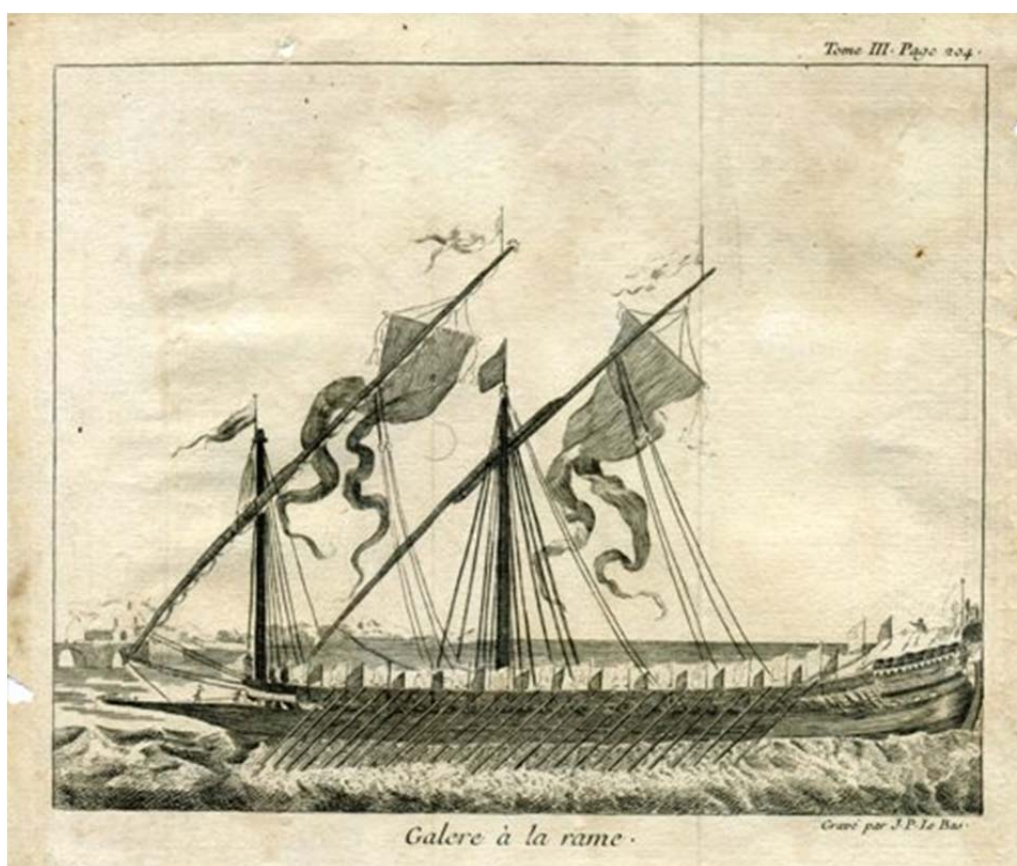
Además de ser el punto de organización o concentración de armadas, la principal contribución de Galicia será el aprovisionamiento de víveres. Bien entendido que la demanda de productos gallegos para abastecer armadas reales no puede considerarse una novedad de tiempos de Felipe II. Muy al contrario, con ocasión de las guerras hispano-francesas sufridas en tiempos de su padre, el emperador Carlos, ya existe constancia de la elaboración en Galicia de algunos bastimentos, fundamentalmente bizcocho,<sup>237</sup> con destino al abastecimiento de las tripulaciones. Aunque no era este el producto más representativo de entre los aportados por la región, sino que lo eran el vino, el pescado y los tocinos, su condición de alimento básico en las despensas de los buques, obligó a su frecuente elaboración en el reino. La falta de recursos en el país hacía necesario importar buena parte del cereal, principalmente de la Tierra de Campos, que llegaba a Galicia por vía marítima desde Santander (Saavedra Vázquez 2006).

Las molestias derivadas de embargos, levás y alojamiento de tropas, propias de este rol de retaguardia, crearon malestar en un reino que hasta entonces había contribuido a las armadas de manera puntual y subsidiaria. La continuidad en el esfuerzo abastecedor y organizativo desarrollado en los años noventa, suponía a estos efectos un enorme salto cualitativo con respecto a lo que habían sido las misiones tradicionalmente asignadas a Galicia en la estrategia naval de la monarquía.

La situación se agravaría a lo largo del tiempo, llegando al año 1631, cuando coincidiendo con la creación del Almirantazgo del Norte, en La Coruña se hizo más habitual la presencia de buques flamencos. En ese año se organizaron dos armadas en el puerto coruñés, una al mando del capitán Miguel Jacobsen en marzo de aquel año y otra en octubre al mando el almirante Ribera (Saavedra Vázquez 2006).

<sup>237</sup> A pesar de la escasez de maestros para esta tarea en el Reino

Los bajos precios de los alimentos y su calidad, además de los factores estratégicos de su óptima situación frente al norte de Europa, influyeron en la decisión de asentar en los puertos gallegos la formación de Armadas o su abastecimiento a lo largo del siglo XVI. Sin embargo, en ocasiones, quedó de manifiesto que la producción de la tierra no podía atender a todas las necesidades, aunque los problemas de aprovisionamiento alimenticio se veían compensados por <<la baratura de la tierra>>. Lisboa, el gran puerto Atlántico, con precios más altos para las provisiones, ofrecía como contrapartida mejores y variados apoyos técnicos y de suministros. Algunos de los productos aportados por este reino eran bizcocho, carne de vaca salada, tocino, habas y garbanzos. Sin olvidar por supuesto la pesca, actividad a la que se dedicaban la mayoría de los puertos del Reino. Otros productos, al ser necesario importarlos por vía marítima y, en momentos de inseguridad en el mar, eran vulnerables al ataque enemigo, lo que se convirtió en un problema.



Galera a remo. Archivo.

Las costas de Galicia no solo eran escenario pasivo de la pugna por el dominio del mar o para el alistamiento del esfuerzo militar contra las costas enemigas. Desde aquí se ejercía presión sobre las costas enemigas, tanto en la lucha contra su tráfico comercial como también en otras acciones destinadas a obtener información del enemigo <<hacer Lenguas>>. Estas labores de espionaje estaban a cargo de buques de poco desplazamiento y muy veleros para poder acercarse a tierra y poder huir en caso de requerirlo la situación.

Los mandos militares de la época no tenían asignadas fuerzas específicas, en realidad los buques se distribuían en función de las necesidades del momento, reasignando buques en función de las necesidades de cada momento (Gracia Rivas 2006). Para formar una Armada se movilizaban los recursos del Imperio tanto a nivel zonal como global. Los recursos navales se podían integrar en una Armada mediante prestación

voluntaria, fletamento libre o forzoso -embargo - e, incluso, por requisa. El personal era movilizado en sus propios buques. La dotación artillera y el armamento necesario era proveído por las atarazanas reales (F. F. Olesa Muñido 1983). Como ejemplo el galeón La Regazona, superviviente de la Armada de 1588, hundida en la ensenada de Cariño (Ferrol) el 8 de diciembre de 1588, fue embargada en Lisboa y agregada como capitana de la Escuadra de Levante (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 271-272)

Las naves de particulares eran encuadradas por las diferentes escuadras que formaban la Armada y que estaban compuestas por buques militares obtenidos mediante el sistema de asientos. El término escuadra se aplicaba a una unidad táctica destinada a navegar o combatir junta (F. F. Olesa Muñido 1983). Quedaba la Armada constituida por embarcaciones propiedad de armadores particulares, integradas en unidades denominadas escuadras, encuadradas por buques militares: galeones, galeazas, galeras, etc.,.

En el último cuarto del siglo XVI se tiene conciencia clara de que debe mantenerse una fuerza naval permanente en el Atlántico, La Armada del Mar Océano (F. F. Olesa Muñido 1983). Aunque esta Armada se divide en diferentes escuadras según las necesidades, siempre parece haber mantenido esa conciencia de pertenecer a una única fuerza.

Otras Armadas existentes en el Imperio eran las siguientes (armada15001900 s.f.):

#### Armada de Flandes

Con base en Dunquerque, tenía como misión transportar tropas a Flandes y combatir a los holandeses.

#### Armada de Nueva España

Escoltaba a los galeones desde Veracruz (México) hasta la Habana.

#### Armada del Mar del Sur

Creada para la protección naval de la plata de Potosí. Patrullaba toda la costa del Pacífico, desde Tierra de Fuego a Centroamérica. Estaba formada por dos Galeones y cuatro embarcaciones menores. Su base estaba establecida en el puerto de El Callao

#### Armada de Tierra Firme

Escoltaba a los navíos desde Portobelo (Panamá) hasta la Habana

#### Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias (desde 1576)

Formada por los galeones que protegían los convoyes de la Carrera de Indias.

#### Armada de Barlovento

En 1.595 se crea una unidad permanente en el Caribe que actuó intermitentemente. Su zona de acción comprendía desde Florida hasta las islas caribeñas, y su misión era reprimir la piratería en su ámbito de actuación.



### Armada del Mar Océano

Flota atlántica permanente creada en 1590. Constaba aproximadamente de 46 barcos, bajando a 20 en 1610 y subiendo de nuevo a 50 unidades en 1639, se subdividía en tres escuadras, cada una con un tercio de los barcos.

### Armada del Estrecho

Con base en Cádiz, tenía como misión proteger el tráfico a través del estrecho de Gibraltar

### Armada de Lisboa

Patrullaba la costa desde el Cabo San Vicente hasta Finisterre, y llegaba hasta las Azores para escoltar a los navíos procedentes de América.

### Armada del Cantábrico

Formada bajo el mano de Antonio de Oquendo a partir de julio de 1607. Con esta escuadra se escoltó a las flotas de Indias además de patrullar las aguas de su responsabilidad haciendo numerosas presas. LA componían las siguientes escuadras:

### Escuadra de Vizcaya

Tenía su base en La Coruña y patrullaba la costa norte. La guerra naval en el noroeste de la península ibérica tenía como objetivo el dominio del mar con objeto



Perfil de botija, procedente del puerto de La Coruña, que muestra fallos de cocción por haber quedado bolsas de aire entre la arcilla y haber cocido la pieza sin secar. Fot: MSC.

de impedir al enemigo su uso. La Armada de Vizcaya durante el siglo XVI estaba encargada de la defensa y dominio del mar entre el País Vasco y Galicia. Esta misión era de capital importancia, pues este tramo de costa estaba en la ruta de las flotas y armadas que desde el norte de Europa, principalmente Francia e Inglaterra se apostaban en el Golfo de Cádiz, Algarve o Azores con el objeto (Mira Caballos 2001, 46) de tomar las importaciones americanas que discurrían por esta ruta.

#### Escuadra de las Cuatro Villas

#### Escuadra de Guipúzcoa

### 7.8.-Armada francesa de 1543

Un primer ejemplo de la guerra de armadas al que vamos a asistir en la segunda mitad del siglo XVI lo tenemos en la batalla de Muros, una importante victoria española ante una armada francesa en el año 1543. En aquel año, el emperador Carlos encomendó a D. Alvaro de Bazán, padre del primer marqués de Santa Cruz, la formación de armada, con el doble fin de enviar tropas a Brujas y de guardarse de la amenaza de franceses en las costas. En poco tiempo D. Álvaro reunió 40 naos de 200 a 500 toneladas, despachando 15 con la tropa a Flandes.

Una escuadra francesa, al mando de Jean de Clamorgan, señor de Soane, se aprestó en Baiona, Burdeos y San Juan de Luz con objeto de hostigar los puertos del norte de España. Con objeto de contrarrestar este movimiento Alvaro de Bazán (el Viejo), había levantado una armada en Laredo con buques cántabros y vascos. Esta armada fuerte de 40 buques de 200 a 500 toneladas hubo de dividirla para enviar un contingente militar de 2.000 soldados a Flandes al mando del maese de campo D. Pedro de Guzmán. Justo en ese momento la escuadra francesa se hizo a la mar (Fernández Duro 1972, T1, 271).

Los franceses se apresuraron en capturar dos buques vizcaínos que hacían el tráfico de lana con Flandes, lo que alertó a las fuerzas presentes en Laredo. Bazán, sin parte de sus buques ni de la infantería enviada a Brujas, se reforzó con 500 arcabuceros, al mando del capitán de Pedro de Urbina perteneciente a las fuerzas de Sancho de Leiva, gobernador de Fuenterrabía, que dio el aviso de avistarse las 30 velas francesas. Estos soldados viejos se unieron a los mil infantes de los que ya disponía Bazán.

El 10 de julio la escuadra francesa cruzó frente a Laredo sin apercibirse de la presencia de la armada de Bazán. Sin saber que habían dejado por la popa una fuerza militar que podría suponer una amenaza, los franceses comenzaron una anticuada campaña de saqueo de los puertos de Laxe, Finisterre y Corcubión, en la más pura tradición medieval de guerra marítima. Este comportamiento era más propio de corsarios o piratas que de una estrategia estatal. Salvo en el caso de las fuerzas navales españolas, en aquellos momentos era habitual entre las fuerzas navales europeas del Atlántico este tipo de actuaciones que carecían de objetivos estratégicos y su única razón de ser era hostigar las fuerzas enemigas, pero sin conseguir asestar golpes definitivos. Para efectuar el saqueo, la armada francesa se apoyaba en una fuerza de 4.000 soldados desembarcados para dar el asalto de las poblaciones.

Este comportamiento, falto de una visión estratégica, se veía reforzado por la presencia en la armada francesa del famoso corsario Hallebarde. Esta actitud de mezclar marinos profesionales como suponemos al señor de Soane, con corsarios, lo veremos más adelante repetido hasta la saciedad en el caso inglés, donde asistiremos a <<aventuras>> cuyo objetivo, más o menos reconocido, era la búsqueda de beneficios económicos en el saqueo de poblaciones, o en el siempre inalcanzado objetivo de capturar una Flota de Indias, más que en buscar resultados definitivos en la pugna naval por el Atlántico.

Siguiendo con su campaña, la armada francesa fondeó en la ría de Muros, exigiendo un rescate de 12.000 ducados a la villa para librarla del saqueo (Fernández Duro 1972, T 1, 272). En medio de las negociaciones, el 25 de julio, día del Apóstol Santiago, patrón de España, llegó a la ría la Armada española que dirigía Álvaro de Bazán, el viejo, con su joven hijo Álvaro a bordo, acompañando a su padre en la que sería su primera acción bélica. La fuerza francesa fue cogida por sorpresa. La armada española estaba compuesta únicamente por 16 navíos, que fueron los más grandes de su flota que Bazán pudo marinar y dotar de fuerzas de infantería.

Bazán se dirigió contra la capitana de los franceses que se encontraba junto a la de Hallebarde, combatiendo con ambas a la vez. Este combate fue muy reñido al punto que en la capitana española se contaron 100 bajas. Viendo que la ventaja era para los franceses, Bazán, aprovechando una ráfaga de viento favorable, abordó con la proa de su barco a la capitana enemiga con tal habilidad que la mandó al fondo. Esta maniobra permitió a Bazán revolverse a continuación contra el corsario y abordar y capturar su buque.



Retrato de Don Álvaro de Bazán, el viejo, y su mujer con una cartela que hace referencia a la batalla de Muros (con un error en su fecha). Museo Archivo, Álvaro de Bazán, Viso del Marqués, Ciudad Real. Fot: MSC.

Tras dos horas de batalla se rindieron 23 navíos franceses y tan solo uno logró escapar, con el palo mayor partido en dos tras ser alcanzado por un disparo de cañón. En el enfrentamiento, más de tres mil franceses fueron tomados como prisioneros o muertos, mientras que en la flota española se contaron 300 bajas y medio millar de heridos. El pecio consecuencia del naufragio de la capitana de Jean de Clamorgan, quien sobrevivió a la batalla y pudo regresar a su tierra, tiene que encontrarse todavía en algún punto de la ría de Muros, cobijando el producto del saqueo realizado en los puertos objeto del pillaje de la armada francesa. Es muy posible que entre los objetos que se encuentran en el interior de la nave francesa se encuentre la venerada reliquia del brazo de San Guillermo de Finisterre, en su relicario de plata, la cual se custodiaba en la iglesia de Santa María das Areas.

La Batalla de Muros de 1543 pasó a la historia por ser la primera batalla moderna del Atlántico. En ella también estuvo presente, como queda dicho, el hijo de Don Álvaro, Álvaro de Bazán, a quien se le conocerá más adelante como el Marqués de Santa Cruz y que se convertiría en el mejor almirante de la Armada Española de todos los tiempos. Un recuerdo de aquella batalla quiso el primer marqués de Santa Cruz incorporar a su mayorazgo, tal como se recoge en una copia de escritura, que se encuentra en el Archivo de protocolos de Madrid, escribanía de Santiago Fernández, año 1606:

Item junto e incorporo en el dicho mayorazgo ocho reposteros de tapizeria finos hechos en Flandes, los quatro con solo las armas de Baçan en medio, y los otros quatro con las armas de Baçan y Guzman con tropheos e insignias de guerra por orlas, que los hizo mi padre por memoria de la armada franzesa que venció en el **cabo de Finisterre** reyno de Galicia, de que era general Mosiur de Sanna (Pérez Pastor 1895).

Además, en los magníficos frescos que adornan el palacio renacentista de Viso del Marqués, donde se recrean las victorias de Don Álvaro, se recoge en un tímpano la cartela con el relato de la victoria obtenida por su parte y de la cual él mismo había participado:

Ano de MDXLII<sup>238</sup> (sic) Don Alvaro de Baçan señor del Viso y Santa Cruz Capitán General del Mar Océano y de las galeras de Spaña. Vencio el armada del rey Francisco de Francia sobre Finisterre y hizo otras presas de Vaxeles y lugares de Berbería [...].

### 7.9.-Armada inglesa de 1585

También conocida como <<del rescate>>, se trató de la represalia ejercida por los ingleses ante el embargo de las naves holandesas y de aquella nacionalidad decretada por Felipe II en el mismo año.

Al mando de Francis Drake, se aprestó una Armada en Inglaterra formada por 21 barcos y 8 pinazas que transportaban 2.300 <<hombres de mar y guerra>> (Granados Loureda 2011). Se trataba de una Armada pirata pues, aunque apoyada por el gobierno británico, ambos países se encontraban nominalmente en paz. Los fondos para su formación eran, como será habitual en todos los intentos ingleses, en parte de procedencia particular y en parte procedente de la Corona, que aportaba dos embarcaciones.

<sup>238</sup> En realidad este episodio tuvo lugar el 25 de julio de 1543.



La Armada, una vez recaló en cabo Ortegal, se dirigió contra Baiona, donde fueron rechazados tras efectuar escaramuzas que la convencieron de lo antieconómico de un asalto a esa bien defendida villa.

#### 7.10.-Armada de 1588

El plan del marqués de Santa Cruz, para la más famosa de todas las Armadas puestas en marcha desde el continente europeo contra las islas Británicas, propugnaba un asalto directo, con un ejército potente y dotado de todos los apoyos pertinentes, transportado por una fuerza anfibia bajo su mando directo desde Lisboa (Martin y Parker 1988, 112). La intervención era eminentemente atlántica con los polos de organización en el eje Lisboa - Andalucía y con aprestos en los puertos cantábricos. Pretendía dar una solución definitiva al apoyo inglés a los rebeldes protestantes en el continente además de llevar la seguridad al tráfico marítimo Atlántico. Este objetivo contrasta con los intentos llevados a cabo por las potencias enemigas de la corona hispana, los cuales simplemente buscaban hostigar y conseguir rendimientos económicos con acciones meramente depredadoras.

En la Gran Armada de 1588 forman escuadra los galeones de Castilla y Portugal además de las galeazas de Nápoles, todas ellas compuestas por buques de guerra. Encuadrándolas estaban los buques particulares adquiridos por el Imperio para la Empresa, agrupados en escuadras de buques *armados en guerra*. Estas agrupaciones se organizaron en relación a su origen: escuadras de Guipúzcoa, Vizcaya, Levante y Andalucía (Olesa Muñido 1983).

La Armada abandonó Lisboa el 30 de mayo con una progresión hacia el norte decepcionante debido a los vientos contrarios, que como es habitual en esta estación, en la zona soplaban de componente norte. Las urcas mercantes y los buques levantinos fueron los que peor lidiaron con esta situación al ser incapaces de ganar barlovento en la misma medida que los buques atlánticos. Dos semanas consumió la Armada en alcanzar el cabo de Finisterre cuando el 19 de junio en consejo de guerra se decidió buscar refugio en La Coruña.

Tras pelear contra los vientos contrarios habituales en el Atlántico durante esa época del año la Armada continuó su progresión hacia la capital del Reino de Galicia de la cual únicamente la separaban unas 65 millas. Sólo ya entrado el mes de julio comenzó a entrar la Armada, que resultó dispersada por un temporal a la vista del puerto de La Coruña. Además de las averías sufridas, las provisiones y el agua escaseaban casi desde la partida de Lisboa. El temporal que dispersó a la Armada de 1588 frente a La Coruña espantó de tal manera al Duque de Medina Sidonia que <<redactó una larga súplica al rey para que toda la operación fuese suspendida>> (Martin y Parker 1988, 160).

La Armada comienza a pertrecharse de nuevo en el puerto coruñés, a donde van llegando los buques dispersos. Al fin el 21 de julio la Armada se hace de nuevo a la mar, aprovechando los vientos que impedían alcanzar La Coruña a una Armada inglesa enviada para combatirla al mando de Howard y Drake. Los buques fueron reparados y revituallados en el puerto coruñés para lo que se hizo necesario dar carena a unas 150 naves de la expedición (Soraluce Blond 1984, 25), además de reponer diferentes aparejos y arboladura, como la sustitución del palo mayor en el galeón *Santa María de la Rosa*. En esta ocasión debió de quedar claro las capacidades del reino para aprestar una armada como la refugiada en La Coruña, en tal corto período de tiempo. Desde la base gallega, la Armada estuvo de nuevo surtida de víveres y agua potable y, hasta cierto punto, con la moral renovada.

Una vez partida, la historia subsiguiente ha sido profusamente tratada y poco más tenemos que añadir hasta que, una vez rodeadas las Islas Británicas los supervivientes asomen de nuevo por las costas gallegas, momento en que nos referiremos de nuevo a esta desgraciada expedición.<sup>239</sup> El fracaso de la Armada de 1588 se debió más a la complejidad de unir a las dos fuerzas de invasión, la proveniente del norte de España con la que debería salir de los Países Bajos (C. Martin 1979) al mando del duque de Parma.

### 7.11.-La respuesta inglesa, Contra Armada de 1589

El ataque a La Coruña, englobado en el contra ataque inglés de 1589, fue consecuencia de la importancia estratégica alcanzada por el puerto coruñés con el episodio de la Gran Armada de 1588. Fue desde este puerto desde donde partió la Armada en su intento de escoltar al ejército del duque de Parma rumbo a Inglaterra. También fue a este puerto a donde acudieron varios de los buques supervivientes (Saavedra Vázquez 2006) de la expedición. Los ingleses pretendieron explotar el éxito que para ellos suponía una victoria alcanzada sin ningún esfuerzo a manos de la climatología y exagerada hasta el absurdo por la eficiente propaganda protestante<sup>240</sup>.

Enviar una Armada en un momento en que suponían una extrema debilidad de las fuerzas españolas - quizás hasta cegados por su propia propaganda - era el paso lógico. Las operaciones terrestres estaban a cargo de Sir John Norris (1547 - 1597)<sup>241</sup>.

El contraataque buscaría la destrucción de las naves refugiadas en los puertos del norte de la península ibérica. Además se pretendió devolver el golpe de Felipe II abriendo un nuevo frente de conflicto para la corona española en Portugal, dando crédito a las ensoñaciones del pretendiente a ese trono, Antonio de Portugal, prior de Crato (1531 - 1595), que había llegado a convencer a la corte inglesa de la inminencia de un levantamiento general, que sólo aguardaba a su presencia al frente de un ejército para materializarse. El tercer objetivo estratégico de la expedición era la toma de las Azores, medio por el que Inglaterra dominaría el tornaviaje de América, interrumpiendo el flujo comercial con el continente americano.

El objetivo estratégico era colocar en el trono de Portugal un títere personificado en Don Antonio. Este pretendiente, con derechos muy discutibles frente a los que ostentaba el rey Felipe, aceptó unas draconianas capitulaciones con el gobierno de Isabel I, que supondría para Portugal la pérdida casi total de recursos, además de renunciar a una política internacional propia. Entre otros acuerdos, se comprometía a entregar al gobierno inglés 300.000 ducados de oro al año y otros 5.000.000 a los dos meses de la conquista. Las sedes episcopales serían ocupadas por católicos ingleses fieles a Isabel, además de aceptar guarniciones inglesas en los castillos y fortalezas portuguesas, mantenidas por el reino peninsular. Portugal se convertiría de hecho en una dependencia militar y mercantil de Inglaterra (H. O'Donnell y Duque de Estrada 1983).

Si en el ataque español del año anterior las expectativas estratégicas eran muy superiores a las posibilidades tácticas, en la planificación inglesa, su réplica, entraba

<sup>239</sup> Entre la numerosa bibliografía que ha tratado este tema, podemos citar los siguientes: (Fernández Duro 1884); (Fernández Duro 1972); (B. Walker 1981); (Mattingly 1985); (Martin y Parker, La gran Armada 1988); (Cerezo Martínez 1988); (Casado Soto 1988); (Tincey y Hook 1988).

<sup>240</sup> Cuyos efectos se dejan sentir hasta nuestros días, en éste como en muchos otros episodios.

<sup>241</sup> Norris, Norrys o Norreys.

en el mundo de la fantasía. La Inglaterra en la época carecía de un único mando que aglutinara los diferentes aspectos de las fuerzas armadas del reino, su estructura era todavía medieval basando la defensa de su territorio en manos de los señores territoriales, los condes. Las tropas empleadas en una campaña se vinculaban a la misma sin constituir fuerzas permanentes. Cada aspecto de su fuerza es contemplado como un todo distinto. (Olesa Muñido 1983).

El mando naval de la operación recayó sobre Sir Francis Drake (1540-1595), elevado ya desde la piratería al almirantazgo y a la nobleza. Esta designación resultó un error. Al hacer recaer un mando bélico sobre un personaje cuya mentalidad nunca evolucionó, de la simple piratería, más allá del corsarismo, se aseguró que los objetivos estratégicos quedarían soslayados ante las contingencias que permitieran hacerse con un beneficio económico. Ocasión tuvo de demostrarlo, el viejo pirata, en 1588, en el Canal en el episodio de la captura del galeón Nuestra Señora del Rosario, refrendándolo con el fracaso de la expedición de 1589, primero ante La Coruña y más tarde en Lisboa, donde fue abiertamente acusado de cobardía.

El oficial al mando de las operaciones terrestres era Sir John Norris (1547 - 1597). Con muy difícil relación con el almirante que debía transportarlo y darle apoyo en combate.

La armada inglesa estaba dividida en cinco escuadras mandadas por Francis Drake, que arbolaba su insignia de almirante de la armada en el *Revenge*; Sir John Norris, a bordo del *Nonpareil*; El hermano de Sir John, arbolaba su insignia en el *Foresight*; Thomas Fenner que perecería en la expedición se encontraba a bordo del *Dreadnought* y el último de los almirantes era Roger Williams embarcado en el *Swiftsure*.

La expedición estaba financiada por capitales privados que exigían una compensación por sus capitales. El almirante, junto con el general y la reina, formaban el cuarteto que completaba el pretendiente al trono que además financiaba parte de la expedición. Con estos mimbres nada si no el fracaso cabría esperar. La expedición de la Contra Armada está considerada como uno de los mayores desastres militares de la historia de la Gran Bretaña (Gorrochategui Santos 2011), quizá sólo superado, siglo y medio después y durante la Guerra de la Oreja de Jenkins, por la derrota sufrida en el sitio de Cartagena de Indias, de nuevo a manos de tropas españolas mandadas por Blas de Lezo.

Según fuentes británicas, de los más de 18.000 hombres que formaron aquella flota de invasión de 1589, descontados los numerosos desertores, sólo 5.000 regresaron vivos a Inglaterra. Es decir, más del 70 por 100 de los expedicionarios fallecieron en la operación. La mortalidad se extendió asimismo a los oficiales entre los que las bajas también fueron muy altas: el contraalmirante William Fenner, ocho coroneles, decenas de capitanes y centenares de nobles voluntarios murieron debido a los combates, los naufragios, y las epidemias de aquella empresa. Otra fuente anónima coetánea a los hechos cifra en 16.000 a 17.000 el número de bajas, especificando que 4.000 de ellos eran marineros (H. O'Donnell y Duque de Estrada 1983). Esta misma fuente cifra en 12 o 15 los buques perdidos en la jornada.

A las pérdidas humanas hay que añadir la destrucción o captura por los españoles de al menos doce navíos, y otros tantos hundidos por temporales. Además de esto, los ingleses perdieron también al menos 18 barcasas y varias lanchas.

Los buques empleados por los ingleses en la campaña de 1589 se pueden dividir en tres clases, por una parte los buques de la Reina, equipados y contruidos para la guerra; por otra los voluntarios armados por particulares con objeto de participar con ellos en el corso y la piratería - auténtico negocio nacional (Olesa Muñido 1983)- y por último los buques mercantes alquilados o requisados<sup>242</sup>.

Los buques *voluntarios*, es decir los fabricados para la piratería, tienden a cumplir en la Armada inglesa tareas de combate, al contrario de lo que ocurre en las Armadas españolas, donde los buques particulares cumplen funciones auxiliares o de transporte (Olesa Muñido, Algunas consideraciones en torno a la Gran Armada 1983). A pesar de formar parte de las fuerzas de combate, su organización interna y su disciplina es diferente a la existente en los buques de la Reina (Olesa Muñido 1983).

### 7.11.1- La Coruña

Francis Drake, conoció de las costas gallegas en 1568, cuando derrotado tras la fallida expedición de Hawkins contra México, llegó a la ría viguesa al mando del *Judit* de 50 toneladas. Había huido de Veracruz tras abandonar en plena noche al resto de la flota pirata inglesa copada por la escuadra del general Luján. Al no haber llegado a España noticias de este ataque, el aventurero inglés pudo obtener socorros en la ría.

En 1585 Drake<sup>243</sup> volvió a presentarse en la ría de Vigo con 24 barcos y 2.300 soldados y marineros. Intenta el asalto de la plaza fuerte de Baiona, pero es rechazado por las milicias españolas al mando del conde de Gondomar, Diego Sarmiento de Acuña. Tras este fracaso la flota tiene que refugiarse de un temporal en el interior de la ría de Vigo. Unos días después, iza velas hacia Inglaterra sin dejar de cañonear, en su desesperación, la villa olívica.

En la expedición de 1589, Drake tenía órdenes de dirigirse a Santander con objeto de destruir los buques supervivientes de la *Felicísima* allí refugiados. En vez de eso, y desafiando las órdenes directas de la reina Isabel (Hutchinson 2013, 299), se dirigió directamente a La Coruña. Los motivos aducidos por el antiguo pirata, relativos a los vientos contrarios, contrastan con las razones dadas por algunos autores de que Drake era consciente de la suma que el marqués de Cerralbo había recibido con objeto de sufragar los gastos para una nueva incursión española sobre las islas británicas<sup>244</sup>.

Sean cuales fueran los motivos, la realidad es que una vez sitiada la ciudad de La Coruña y tomada al asalto la zona de la pescadería, todo el reino se puso en alerta y se perdió un tiempo en la capital gallega que se aprovechó en Lisboa para rematar

<sup>242</sup> Muchos de estos buques enrolados a la fuerza en las Armadas, no permanecían de buen grado y en ocasiones trataban de huir. Para evitarlo, los comandantes de las Armadas se incautaban de sus velas, que sólo les eran devueltas en el momento de la partida. Los capitanes de estos buques retenidos a la fuerza, podían conseguir entonces velas por otros medios e incluso esconder otros juegos en el buque para evitar que les dejaran sin propulsión, llegando incluso a enterrarlos entre el lastre. Luis Fajardo escribe al rey en 1596, dando cuenta de la huida de un filibote y de los medios que utilizan los capitanes para huir de estas requisas. AGS-GYM-LEG-460-071.

<sup>243</sup> En ese momento Felipe II y la reina Isabel están nominalmente en paz.

<sup>244</sup> Esta supuesta búsqueda de botín no era ajena al hecho de que la expedición había sido financiada parcialmente por capital privado. La falta de compensación a inversores, además de tropa y marinería, sería causa de muchos sinsabores e incluso de revueltas, una vez regresados a Inglaterra los supervivientes.



los trabajos de defensa. Estos trabajos habían sido iniciados cuando, gracias al sistema de espionaje, se supo de la preparación de esta expedición. El ataque a La Coruña supuso la detención del primer golpe inglés y la anulación del factor sorpresa de la expedición.

El 4 de mayo la armada inglesa llegaba a la ría de La Coruña donde se encontraban, entre otros, varios supervivientes de la Gran Armada de 1588: Galeras Princesa al mando de Palomino y Diana mandada por Pantoja; galeones San Juan, al mando de Juan de Bertendona y San Bernardo; la nao San Bartolomé y la urca Sansón.

. En una carta de Thomas Fenner fechada el 6 de mayo de 1589 dirigida a Burghley, se describe la presencia en el puerto coruñés de dos galeras y otros 4 buques de alto bordo El galeón San Juan, y otras tres naves.

We found in the harbour two galleys, which fled to Ferrol; the St John, a galleon of Portugal which was vice-admiral in the army into England, a ship of great force, with fifty - two pieces of brass planted in her. Upon the taking of the base town they committed her to fire. Northwinstanding, we saved the metal of the ordnance. A Biscayan ship of a thousand tons, some brass, some iron. A hulk of six hundred tons, some brass, some iron. One other great ship upon the careen. One other vessel laden with pikes, pike heads, muskets and calivers; with divers other small vessels and boats (Wernham 1988, 143).

| NOMBRE               | TIPO   | DESPLAZAMIENTO | CONSTRUCCIÓN |
|----------------------|--------|----------------|--------------|
| <b>Sansón</b>        | Urca   | 500 toneladas  | Alemana      |
| <b>San Bartolomé</b> | Nao    | 976 toneladas  | Española     |
| <b>San Bernardo</b>  | Galeón | 352 toneladas  | Portuguesa   |
| <b>San Juan</b>      | Galeón | 1050 toneladas | Portuguesa   |

La Sansón era una urca, que Thomas Fenner denomina hulk. Al igual que otras muchas naves de las que componían aquella Armada, había sido requisada o alquilada a armadores extranjeros, en este caso alemanes. Encuadrada en la Escuadra de Urcas, las noticias sobre su naufragio en La Coruña no son concluyentes, existiendo incluso la posibilidad de que fuera capturada por los ingleses.

La San Bartolomé, encuadrada en la Escuadra de Andalucía, fue barrenada por su propia tripulación el día 6 de mayo por su propia tripulación para evitar que fuera capturada por el enemigo (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 248).

El galeoncete San Bernardo, encuadrado en la escuadra de Portugal, en el momento del ataque estaba en carena sobre la playa y sin artillería, las noticias sobre su naufragio no son concluyentes. Había sido construido en 1586 en Portugal.

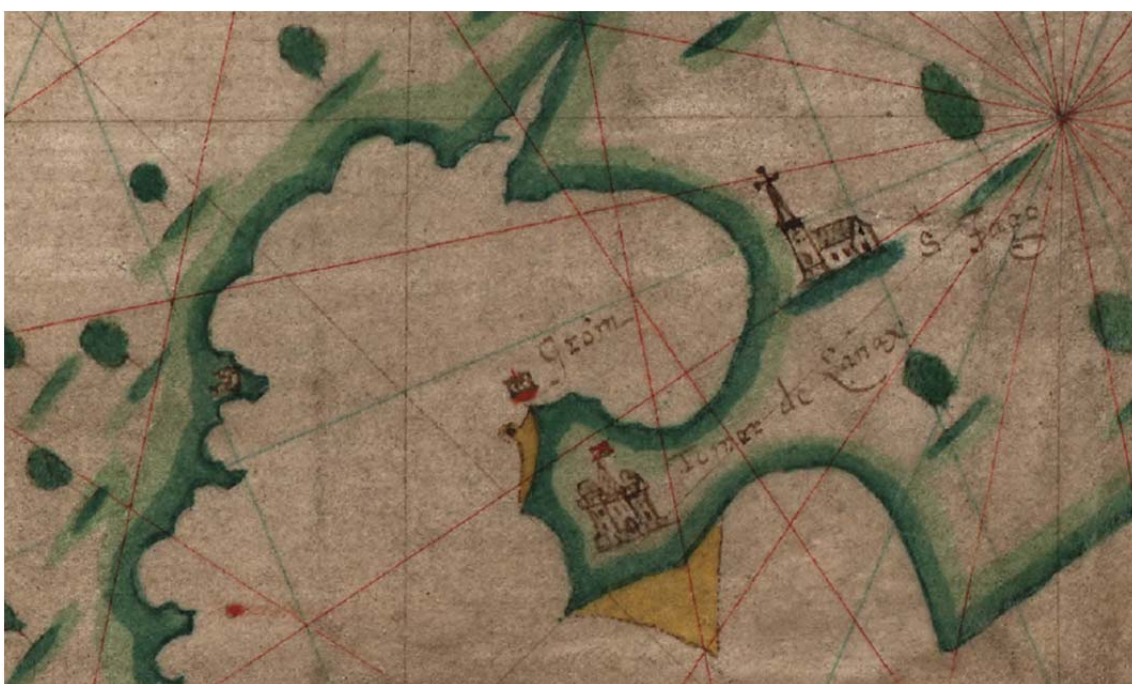
El galeón San Juan, de Portugal, Almiranta de la Armada de 1588 construido en 1586, portaba 46 piezas de artillería, todas ellas de bronce. Pasaba por ser la nave mejor artillada de la Armada, ya que llevaba la artillería en más <<igualdad de género y peso, como artillada de artillería hecha a propósito>><sup>245</sup> (González-Aller Hierro 2010). A bordo de este buque servía Diego de Bazán (hijo del marqués de Santa Cruz) como capitán de la compañía de infantería en él embarcada. Venía averiado tras la Jornada, con graves daños en la proa, los cuales Recalde reclamaba reparar.

<sup>245</sup> AGS, Guerra Antigua 347/218.

Las galeras Princesa, al mando de Palomino, y Diana, mandada por Pantoja, ambas supervivientes de la Armada de 1588, habían abandonado la expedición antes de cruzar siquiera el golfo de Vizcaya.

La Galera Diana, patrona, había sido construida el año 1571 en la Reales Atarazanas de Barcelona tenía cuatro remeros por banco<sup>246</sup> (González-Aller Hierro 2010). Como armamento principal montaba cinco piezas de artillería<sup>247</sup>. Su capitán era Juan de Pantoja; patrón Benito Vicencio y caporal Hernando Lucas. En Lisboa, la gente de mar y guerra totalizó 94 hombres y la de remo, 192. En La Coruña, 47 de mar y 32 de guerra<sup>248</sup> (González-Aller Hierro 2010). La última muestra pasada en La Coruña el 19 de julio dio 15 oficiales, 22 marineros, 3 proeles, 27 soldados, 169 forzados y 24 esclavos<sup>249</sup> (González-Aller Hierro 2010). Había participado en la campaña y batalla naval de Lepanto (7 de octubre de 1571). Acompañó al rey Felipe II en su entrada en Lisboa con la armada de don Álvaro de Bazán (12 de junio de 1581). Formaba parte de la escuadra de galeras basada en Lisboa a cargo de este último comandante. Con esta agrupación salió a la mar el primero de agosto de 1585 para proteger la recalada de las flotas de indias en el cabo San Vicente<sup>250</sup> (González-Aller Hierro 2010).

La galera Princesa fue Construida en el mismo lugar y año que la Diana, con el mismo número de remeros por banco y el mismo número de piezas de artillería. Su capitán era Alonso Palomino Regedel, y el patrón, Pedro Borrego. En Lisboa, la gente de mar y guerra totalizó 90 hombres, mientras que la de remo alcanzaba los 200. En la muestra tomada en La Coruña el 19 de julio de 1588, dio 15 oficiales, 16 marineros, 4 proeles, 38 soldados, 184 forzados y 25 esclavos<sup>251</sup> (González-Aller



Bahía de La Coruña, según un mapa manuscrito inglés de 1589. (Sánchez García, Vázquez-Iglesias y Yáñez Rodríguez 2004).

<sup>246</sup> AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-100.

<sup>247</sup> El 1 de enero de 1591 tenía en Ferrol un medio cañón, dos sacres y dos falconetes. (González-Aller Hierro 2010)

<sup>248</sup> AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-569 a 589 y 452 a 457.

<sup>249</sup> AGS, GA, sec. M. y T., leg. 222-93.

<sup>250</sup> BMo, doc. 426.

<sup>251</sup> AGS, GA, sec. M. y T., leg. 222-93.

Hierro 2010). Su historial fue parejo al de su hermana (González-Aller Hierro 2010).

Durante la aproximación inglesa, el 4 de mayo, los buques españoles se situaron formando un arco en defensa del frente de mar de la bahía. El San Juan, la Princesa y la Diana se apostaron junto al fuerte de San Antón y cañonearon, apoyadas por la batería del fuerte, a la flota inglesa a medida que esta se iba introduciendo en la bahía, empujando a los atacantes hacia la costa opuesta.

El 4 de mayo, la flota inglesa consigue echar en tierra unos 8.000 hombres, en la playa de Oza, que comienzan los preparativos para la toma de la capital gallega. Los ingleses desembarcaron una batería de tres piezas gruesas de bronce que habrían de tener gran importancia en el asedio.

Durante estas tareas, el castillo de San Antón cañonea a los buques a su alcance, forzando a la nave capitana a alejarse del fuego a la vez que se alcanza a dos buques ingleses que embarrancan en la playa y son abandonados tras despojarlos de su artillería (Soraluce Blond 1984, 27).

Una vez alterada la situación táctica, las naves encargadas de la defensa de la ciudad cambiaron de posición. La misión del mayor de los buques, el galeón San Juan, pasó a cerrar por mar la línea de fuego del fuerte del Malvecín, frente el alto de Santa Lucía, estribación del frente de tierra de las murallas de la ciudad.

Los ingleses contrarrestaron esta maniobra poniendo en batería tres piezas gruesas de bronce en las proximidades del puente de la Gaiteria. Desde aquí batieron al galeón San Juan y a la nao San Bartolomé. Debido a las dificultades para trasladar al San Juan al abrigo del castillo de San Antón, se decidió quemarlo en el mismo punto el viernes 6 de mayo. Martín de Bertendona narra por su voz cómo dejó <<una mina de barriles de pólvora que para el efecto dejé hecha>> que al explotar acabó con la vida de catorce o quince de los asaltantes. Para incendiar el buque, se sobrecargó la artillería del San Juan y se le dio fuego. Ardió durante dos días de manera pavorosa. Esto ocurrió el viernes 6 de mayo, el barco ardió hasta el domingo por la noche, lo que significa que estuvo varado sobre el fondo.

De las cincuenta piezas que lo armaban, sólo pudieron recuperar los ingleses, quince o dieciséis, pues el resto, bien explotaron con la sobrecarga de pólvora, o se fundieron por el intenso calor. El metal de estas piezas fue de todas formas recuperado y llevado como botín a los buques atacantes. Resulta muy significativo que, en plena campaña, se recuperen unas piezas de artillería ya inservibles, con el único objetivo de recuperar el valioso bronce con el que estaban fabricadas. No olvidamos que la expedición, al estar financiada con fondos en parte particulares, exigía la obtención de beneficios económicos con los que resarcir a los <<inversores>>.

En carta de William Fenner a Anthony Bacon fechada en Plymouth en 1589 se hace constar que de la artillería del San Juan se llevaron los ingleses como botín 68 piezas de artillería de bronce (Wernham 1988, 237). Tras el incendio del galeón San Juan, las galeras fueron enviadas al puerto de Betanzos para resguardarlas, dejando a la mayor parte de las tripulaciones en la ciudad para unirse a la defensa<sup>252</sup>.

<sup>252</sup> Quizás sea esta la explicación de la mala actuación de estos buques en el resto de la campaña, ya que no volvieron a intervenir en los combates. La ausencia de su dotación de

Thomas Fenner cita en su carta un quinto buque presente en la bahía coruñesa que no hemos podido identificar. Al describirlo parece indicar que se trata de una embarcación cargada con equipamiento militar picas, sus puntas; mosquetes y arcabuces. No parece tener relación con la expedición del año anterior.

El ataque contra La Coruña, resultó caótico y desorganizado, más propio de un asalto por botín que de una verdadera campaña militar. Una vez rebasadas las defensas exteriores, la soldadesca se dedicó al saqueo y al pillaje de la parte baja de la ciudad, la pescadería. Esto permitió el repliegue de las fuerzas defensoras a la ciudad alta y la puesta de ésta en defensa. La localización de bien surtidas bodegas de vino en la Pescadería y el ansia de botín, ocasionó un injustificado retraso que causó a los ingleses la pérdida de la jornada. Sólo en este sitio la fuerza expedicionaria inglesa perdió varios cientos de soldados, además de cuatro capitanes y alrededor de 3.000 hombres de otras clases. Todo ello contra la pérdida de unas escasas naves españolas (Rodger 1996)<sup>253</sup>. Muy significativa fue la pérdida de los aventureros holandeses que acompañaban a los ingleses con la promesa de una parte del botín. Tras el episodio ante La Coruña desertaron con sus buques de vuelta hacia el norte.

Durante un asalto nocturno con cuarenta lanchas contra la fortaleza de la isla de San Antón, los ingleses perdieron dos de ellas en una intentona que fue rechazada con fuerte pérdida de vidas. Estas embarcaciones, que habían partido desde la Pescadería, fueron echadas a pique por los defensores de la isla apoyados por los fuegos de la Fortaleza de San Carlos.

La Armada inglesa perdió además durante esta jornada en La Coruña 5 o 6 embarcaciones abandonadas y quemadas en la playa de Oza, dos buques dentro del alcance de las piezas de artillería del castillo de San Antón, además de las dos lanchas perdidas en sus inmediaciones durante la fracasada incursión nocturna.

### 7.11.2.- Ría de Vigo

Tras el fallido intento de tomar La Coruña, el 26 de mayo la flota inglesa fondeó en Peniche donde desembarcó la tropa expedicionaria comandada por Norris que debía iniciar la sublevación y tomar Lisboa. La falta de adhesiones al pretendiente portugués, una durísima marcha hasta llegar a Lisboa, siendo diezmados por los constantes ataques de las partidas hispano-portuguesas, que les causaron cientos de bajas<sup>254</sup>, y la derrota ante el ejército español frente a Lisboa, acabaron de convencer a los mandos ingleses de que sólo quedaba el reembarque, que se produjo el 16 de junio de 1589<sup>255</sup>.

---

infantería, al dejarla en tierra para contribuir a la defensa de la ciudad, las hacía sumamente vulnerables.

<sup>253</sup> Las mismas fuentes citan en 13 las embarcaciones españolas destruidas en el puerto coruñés. Sabemos que no existían en este puerto tantos buques, con lo que o incluyeron en la relación embarcaciones menores, o se trata de una exageración con ánimo de enmascarar el desastre.

<sup>254</sup> Incrementadas por las epidemias que asolaban ya los barcos.

<sup>255</sup> En el puerto fondeaban unos 40 barcos de vela bajo mando de don Matías de Albuquerque todavía intactos, y las 18 galeras de la Escuadra de Portugal, bajo mando de don Alonso de Bazán (hermano del ilustre marino español), que atacaron a las fuerzas terrestres inglesas desde la ribera del Tajo causando numerosas bajas a los invasores con su artillería y con el fuego de mosquetería de las tropas embarcadas.



Durante los combates ante la capital lusa, la pasividad de Drake, que no se decidía a entrar en batalla, provocó un aluvión de reproches por parte de Norris y Crato que lo acusaron de cobardía. Drake alegaba que no tenía posibilidades de entrar en Lisboa debido a las fuertes defensas y al mal estado de su tripulación. Lo cierto es que mientras las tropas terrestres llevaban todo el peso de la batalla, el almirante inglés se mantenía a la expectativa, bien porque realmente no pudiese hacer nada, bien porque estuviese esperando el momento adecuado para entrar en batalla, cuando la victoria fuese segura y recoger los laureles.

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 diezmando a medida que progresaban hacia la capital portuguesa. La armada de galeras del Tajo, al mando de Alonso de Bazán, atacó y hostigó, sobre todo a la infantería y a la escuadra inglesa, que hubo de reembarcar a los supervivientes y buscar parajes más acogedores.

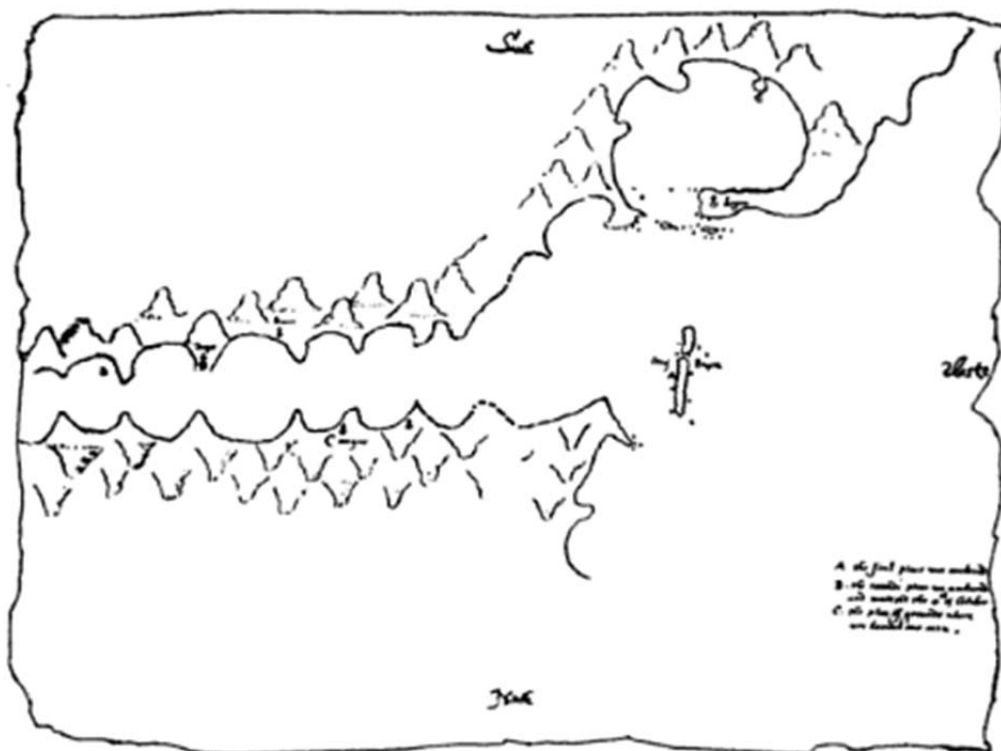
Tras la retirada, la flota inglesa de más de 200 naves, encalmada por la falta de viento, fue objeto de hostigamiento por parte de las galeras españolas que echaron a pique o incendiaron cuatro grandes navíos, un patache y una lancha. En total los ingleses lamentaron la pérdida de 700 hombres, 130 prisioneros y el resto muertos; por dos muertos y 10 heridos entre los españoles, en un combate que se prologó desde el amanecer hasta dos horas después del mediodía.



Don Diego Sarmiento de Acuña, vencedor de Drake en 1585 y 1589. Galván y Candela, José María, Siglo XIX. Museo del Prado.

Además de las pérdidas señaladas, se consiguió liberar un buen número de presas que los ingleses habían hecho de buques pesqueros y comerciales españoles, portugueses y neutrales<sup>256</sup>.

Tras la derrota en la capital portuguesa la armada inglesa se dirigió hacia las islas Azores, con objeto de establecerse en al menos una de ellas y utilizarlas como base contra el tráfico trasatlántico español. Pero ni siquiera fueron capaces de establecerse en el archipiélago, sobre todo por la defensa que ejercieron una vez más las tropas encargadas de su defensa. Las naves inglesas supervivientes, convertidas en auténticos <<moritorios>> a esas alturas<sup>257</sup>, se dirigieron a la ría de Vigo donde arribaron el 27 de junio en condiciones cada vez más penosas<sup>258</sup> (Gorrochategui Santos 2011).



*The harbor at **Vigo** and Bayona, a map probably sent with Carleill's dispatch to Walsingham in October 1585. The first anchorage at the Iles of Cies or Bayona is marked A; the second beyond **Vigo** is marked B; the third inside the harbor at Bayona is marked C. In this map south is at the top. (Missing portions not shown; some detail added in dotted lines.) From PRO SP12/183/10, fol. 23.*

<sup>256</sup> Aunque siempre en todas las armadas era habitual apresar las naves que se cruzaran en su camino, es necesario recordar que las expediciones inglesas eran organizadas, principalmente por particulares, en base a la consecución de botín.

<sup>257</sup> Una terrible epidemia de tifus se estaba expandiendo entre tropa y tripulaciones.

<sup>258</sup> De las limitaciones de los ingleses en toda esta campaña da idea la anécdota sufrida por el Foresight, al mando Edward Norris, hermano del general John Norris, y capitana de uno de los cinco escuadrones en que estaba dividida la Armada inglesa. Apartado lejos de la flota la noche del 21 de junio, y arrastrado sobre una de las islas Cíes, se vio forzado el comandante inglés a confiar en el consejo de un pescador español capturado dos días antes en el mar para poner en salvo su buque.

La armada en ese momento la componían 213 barcos, grandes y pequeños. Drake bloquea la entrada de la ría con veinte barcos y se interna en la misma con los restantes y desembarca 6.000 soldados entre Bouzas y Rande (2.000 en las fuentes inglesas) (Wernham 1988, 279).

Esta recalada en Vigo no puede entenderse si no está justificada por poderosas razones. Una explicación es que los ingleses, tal como harían 113 años después con ocasión del ataque a la Flota de la Plata de 1702, buscaran una victoria fácil que les permitiera enjugar las hieles de la derrota sufrida en Lisboa<sup>259</sup>. Pero en una armada como la inglesa, con escasas provisiones, con gran parte de las tripulaciones y soldados sucumbiendo a una epidemia<sup>260</sup> imparable y siendo además acosadas por las naves españolas, quizás lo más conveniente sería alcanzar cuanto antes sus bases donde encontrar amparo y auxilios. Entendemos mucho más probable que esta recalada sobre la ría de Vigo fuera consecuencia más bien de la particular climatología que en Galicia y el Golfo de Vizcaya favorece la comunicación norte-sur en el verano, dificultando sobremanera ganar latitud con los rumbos al norte. Y es que en esa estación los vientos de componente norte son predominantes, dificultando sobremanera el tránsito hacia Inglaterra a unas naves incapaces de navegar contra el viento.

Esta circunstancia se produce sobre todo en el verano, cuando el anticiclón de las Azores se desplaza hacia el norte y se adentra hacia Francia en forma de cuña. En este caso se suele producir una baja de origen térmico en el interior de la Península. Así las cosas los vientos soplan del NE al E pudiendo en ocasiones llegar a ser fuertes, y muy fuertes cuanto más al norte (Instituto Hidrográfico de la Marina 1993). En estas condiciones un buque de la época que estamos tratando no conseguiría remontar hacia el norte la costa gallega y o bien debería adentrarse en el océano, bolineando<sup>261</sup> intentando no perder latitud, o bien debería buscar acomodo en las abrigadas Rías Bajas hasta que la situación mejorase. Una flota tan baqueteada como la inglesa hizo lo único que podía hacer en sus circunstancias, acudir a la ría de Vigo y buscar remedio a su situación en el pillaje de las poblaciones costeras.

La comarca viguesa sufrió las iras de los ingleses. Vigo fue tomado sin resistencia por los 7.000 hombres desembarcados y saqueado <<sin respetar sexo ni edad>>. El ánimo de recabar un reajuste económico de la expedición, podría justificar esta arriesgada intentona que supuso, a cambio de un escaso botín, la pérdida de otros 700 hombres a manos de las fuerzas de milicias y tropa mandadas por el que sería primer conde de Gondomar.

En Coia capturaron a Alonso Pérez de Ceta, hidalgo que tenía una casa señorial en las proximidades de la iglesia parroquial, al que decapitaron y colocaron su cabeza en una pica, y sobre los hombros del cadáver, una cabeza de cerdo. Toda la comarca quedó arrasada y sus campos incendiados <<seven or eight miles in length>> (Wernham 1988, 280). La ciudad fue saqueada casa por casa, aprovechando la huida de la mayor parte de sus moradores.

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

<sup>259</sup> En el marco de la Guerra de Sucesión la derrota les fue infligida ante Cádiz.

<sup>260</sup> Probablemente tabardillo, conocido actualmente como tifus, que se contagia a través de las heces de los piojos.

<sup>261</sup> Navegar ciñéndose al viento de tal manera que el ángulo entre el rumbo del buque y la dirección del viento sea el menor que pueda aguantar el aparejo disponible.

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<sup>262</sup>. Otras iglesias como la de la Orden Tercera sufrieron suerte semejante. Además trataron de adoctrinar en el protestantismo a varios feligreses prisioneros, que no libró a alguno de ser pasado a cuchillo, con pláticas a cargo del italiano Aurelio Sapa, desertor de la Armada Invencible<sup>263</sup>.

Además de los edificios religiosos, fueron quemadas alrededor de 270 de las mejores casas de la zona, quedando la ciudad y sus alrededores asolados y con peligro de contagio de la peste que asolaba por entonces a la armada inglesa. Todo ello ocasionó un grave quebranto a esta población del cual tardó en recuperarse (González Fernández 1999).

Tras el primer embate, los alrededores de Vigo, principalmente Bouzas, sufrieron la furia inglesa, hasta que el paisanaje, aprovechando la indisciplina de la tropa comenzó a enfrentarse a la invasión. Las milicias se reorganizaron pasando al contraataque. Acosaron a las fuerzas inglesas que hubieron de retirarse a sus barcos a pernoctar ante el hostigamiento de las partidas de milicias. Finalmente con fuerzas procedentes de Portugal y Baiona al mando Don Diego Sarmiento de Acuña (1567-1626)<sup>264</sup>, se lanzó un contrataque que provocó unas 700 bajas entre las fuerzas inglesas, obligándolas a reembarcar de forma precipitada.

Aún habría un último capítulo en este drama cuando Drake envió un mensajero a Don Diego instándole a la liberación de los más de 200 prisioneros que se habían hecho entre los soldados desembarcados. Drake ofrecía como contraprestación abandonar la ría sin causar más daño. El gobernador, harto del pirata a quien ya había vencido en la defensa de Baiona en 1585, 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>>, amenaza que cumplió a la vista de la armada inglesa.

El día, 21 de junio, mientras se producía el reembarque en la costa sur de la ría, varios marineros ingleses desembarcaron de sus buques, sin permiso de sus jefes y atacaron las poblaciones del norte de la ría en busca de botín. Este ataque obtuvo respuesta de los habitantes de aquella parte, quienes con sus botes los hicieron retroceder. Los participantes en esta indisciplinada iniciativa fueron castigados por sus generales.

El role del viento del norte al sudoeste, le dio una oportunidad a la flota inglesa para iniciar con buenas perspectivas el viaje remontando la Costa de la Muerte y cruzar al fin el golfo de Vizcaya con vientos favorables hasta su isla. Los ingleses reembarcaron, provocaron los últimos incendios, e izaron las velas para salir rumbo Norte. Pero todo en aquella Armada parecía estar en manos del caos. Tripulaciones insuficientes, mal alimentadas y enfermas favorecieron la pérdida de varios buques en la maniobra de salida de la ría viguesa.

<sup>262</sup> Que una fuerza supuestamente militar perdiera el tiempo robando el órgano de una iglesia deja bien a las claras que ni era una fuerza militar que estaba desesperada por conseguir un botín con el que enjugar la pérdida de los inversores.

<sup>263</sup> Esta furia iconoclasta y los esfuerzos en el adoctrinamiento, demuestran un fanatismo religioso muy propio de la época en toda Europa.

<sup>264</sup> Primer Conde Gondomar.



<<El dos de julio, a las ocho de la mañana<sup>265</sup>, la Contra Armada larga trapo desde Vigo<< (Gorrochategui Santos 2011, 323). Ese mismo día el viento del sudoeste arreció de tal manera que <<Norris, junto con más de 30 barcos que habían fondeado más al interior de la ría, no tiene tiempo de ganar mar abierto<<. Tuvo que cancelar su salida fondeando al abrigo de las islas Cíes, perdiendo el contacto con Drake que decide no esperar a las naves rezagadas. Dos embarcaciones fueron arrastradas hacia la costa norte de la ría. Embarrancados, quedaron a merced de los vecinos de Cangas, que incendiaron los barcos y rescataron algunos españoles prisioneros a bordo, mientras las tripulaciones inglesas consiguieron huir en sus botes.

Los buques perdidos en Cangas eran un filibote de Hawkins<sup>266</sup> y la nave del capitán Docwra. El único capitán Docwra que hemos podido localizar entre los componentes de la fallida expedición, es un oficial del ejército que figura como fallecido a consecuencia de enfermedad en una lista de capitanes muertos por causas naturales o por resultados de combate (Wernham 1988, 213). El día siguiente, 3 de julio, embarranca otro barco inglés contra las Cíes<sup>267</sup> (Gorrochategui Santos 2011). Ese día y durante la mañana del siguiente se ocupará Norris de poner a salvo parte de la artillería del buque embarrancado y, ante la imposibilidad de rescatarlo, se le da fuego<sup>268</sup>. 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 fuerzas supervivientes expandieron la 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, lo que generó el descontento en todos los que se habían unido a una expedición que prometía ingentes riquezas y que sólo aportó derrota, muerte y miseria a sus integrantes. Tras la magnitud del desastre, las autoridades inglesas nombraron una comisión para tratar de esclarecer las causas de la derrota, pero debido a conveniencias políticas y propagandísticas, el asunto fue pronto enterrado. Francis Drake, el hasta entonces considerado azote de los españoles, quedó condenado a un casi total ostracismo tras el fracaso. Sólo pudo mandar las defensas costeras de Plymouth y se le negó el mando de cualquier expedición naval durante los siguientes 6 años. Cuando al fin se le concedió la oportunidad de resarcirse del fracaso de 1589, con el mando de una gran expedición naval contra la América española, de nuevo volvió a guiar a sus hombres al desastre, perdiendo la vida él mismo en 1595 en combate contra fuerzas españolas destacadas en el Mar Caribe. Y es que <<ser un gran corsario no faculta automáticamente para ser un gran almirante>> (Gorrochategui Santos 2011).

La guerra anglo-española fue muy costosa para ambos países, hasta el punto de que Felipe II tuvo que declararse en bancarrota en 1596, tras el ataque a Cádiz. Después

<sup>265</sup> El conde de Fuentes al Rey, Lisboa, 1-VII-1589. AGS Guerra Antigua, Legajo 250, fol. 149.

<sup>266</sup> Existe un buque de nombre Tiger de Plymouth, al mando del capitán Hawkins en los listados consultados. Este buque sin embargo consta como regresado a Inglaterra (<<ships hitherto come in are>>). Tenía 200 toneladas y había partido con 50 hombres para la expedición, de los que regresaron 36.

<sup>267</sup> Pedro Bermúdez al conde de Fuentes. 8-VII-1589. AGS. Guerra Antigua. Legajo 250, fol. 148.

<sup>268</sup> <<[...] y dejó treinta y cinco naves en las islas, y estas estuvieron hasta el martes sacando la artillería de otra que tocó y se fue al fondo, y le pusieron fuego>>. Pedro Bermúdez al Conde de Fuentes, 8-VII-1589. AGS. Guerra Antigua. Legajo 250, fol. 148.

de la muerte de Isabel I y la llegada al trono de Jacobo I (rey de Escocia e hijo de María Estuardo) en 1603, éste hizo todo lo posible por terminar con la guerra. La paz llegó en 1604 a petición inglesa. Las cláusulas de la misma se estipulaban en el Tratado de Londres, y resultaron muy favorables a los intereses españoles. Ambas naciones estaban ya cansadas de luchar, especialmente Inglaterra, que en aquel momento era tan solo una potencia media y que estaba luchando en ese momento contra la monarquía más poderosa del momento. No podía sostener más los costes de un conflicto que fue muy lesivo para su economía. A raíz de este acuerdo de paz, Inglaterra fue capaz de consolidar su soberanía en Irlanda, además de ser autorizada a establecer colonias en determinados territorios de América del Norte que no revestían interés para España. Por su parte, los ingleses debieron abandonar su pretensión de controlar las rutas comerciales entre Europa y América y su promoción de flotas corsarias contra España, cesar en su apoyo a las revueltas en Flandes y permitir a las flotas españolas enviadas para combatir a los rebeldes holandeses utilizar los puertos ingleses, lo cual suponía una total rectificación en la política exterior inglesa.

### 7.12.-1590

La pugna por el dominio del mar continuó a pesar de los sucesivos descabros del Imperio e Inglaterra, ambas potencias perseveraron en el envío de armadas y embarcaciones con las cuales ejercer su dominio del mar y aportar así a sus objetivos estratégicos.

Pedro de Zubiaur fue nombrado comandante de una flotilla de filibotes para guardar las costas y ejercer presión en el golfo de Vizcaya y en el canal. En torno a este año, mientras escoltaba a un convoy con tres de sus buques, fue sorprendido frente a Baiona por 14 buques holandeses de los que capturó siete que trasladó como presas a Ferrol (M. Gracia Rivas 2006). En otra ocasión, ese mismo año, de Zubiaur volvió a entablar combate, a 40 millas de Muxía, a una escuadra inglesa compuesta de nueve galeones y un patache, cuando regresaba a España después de escoltar un convoy enviado con armas y municiones a Flandes. A lo largo de nueve horas peleó hasta verse sólo frente a los enemigos, tal y como explica él mismo: <<Cuando me encontré junto a Mugía con los navíos de la reina y todos huyeron y defendí el estandarte de Vuestra Majestad y cuatro barriles de pólvora, artillería y otras cosas que traía>> (M. Gracia Rivas 2006)<sup>269</sup>.

Este mismo año Alonso de Bazán<sup>270</sup> organizó una armada de auxilio a los católicos de la Bretaña francesa, quedando lista en septiembre de 1590, de la que Juan del Águila fue capitán general de Tierra y Mar (Martínez - Valverde 1957). En esta Armada intervinieron las galeazas Napolitana y Zúñiga que naufragarían la noche del 16 al 17 de octubre de 1591, en las proximidades de Baiona, a la vuelta de esta campaña y que son estudiadas en el presente trabajo.

<sup>269</sup> Por este combate, al regresar, con el buque destrozado y con numerosas bajas, D. Alonso de Bazán resaltó su comportamiento ante el rey que quiso demostrar su satisfacción con una recompensa de la que no ha quedado constancia. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 372, N.º 124.

<sup>270</sup> En septiembre de 1590 Bernabé de Pedroso, proveedor general de la armada negociaba con dos mercaderes de Santiago un asiento para proporcionar vestidos a los hombres de la armada de Alonso de Bazán (Martínez Valverde 1957).

### 7.13.-1591

Una nueva Armada, al mando de Sancho Pardo Osorio, formada por 25 buques y 8 filibotes, con 733 hombres de tripulación se formó de nuevo en la ría ferrolana en apoyo de los católicos bretones del duque de Morcoeur. La tropa estaba constituida por 2.486 hombres del tercio de Don Francisco de Toledo y 526 del tercio de Don Agustín Mejía (Granados Loureda 2011).

Ese mismo año, como contrapartida a la presión inglesa sobre el archipiélago de Azores, paso previo a atrapar a alguna de las flotas de Indias en su tornaviaje<sup>271</sup>, fue necesario el envío de una nueva Armada desde Ferrol, el 13 de agosto de 1591. Esta Armada, partida de Ferrol, hubo de recurrir a una leva para completar la dotación de 3204 tripulantes de los 50 buques que la componían (Granados Loureda 2011).

### 7.14.-1592

En este año, nada menos que cuatro escuadras bajo el mando de Walter Raleigh, Hawkins, Frobisher y el conde de Cumberland partieron de Inglaterra con objeto de intentar, una vez más capturar a la Flota de Indias sobre las Azores. Raleigh sufrió un temporal sobre Finisterre que dispersó los buques de su flota. Sorprendida la Armada por los buques de Pedro de Zubiaur, apresó seis de ellos (Fernández Duro 1972, 82).

### 7.15.-Armada de 1596

Las guerras sostenidas por Felipe II simultáneamente contra las Provincias Unidas, Inglaterra y Francia, la defensa de las Indias y la recomposición de la flota española, además de la deuda acumulada, conducen a la bancarrota del año 1596

- la tercera del reinado de Felipe II. A pesar de esto y tras el ataque inglés contra Cádiz, se renuevan los ánimos para derribar del trono a Isabel II de Inglaterra. A la aprobación del proyecto coadyuvó la petición de ayuda de Hugh O'Neill, segundo conde de Tyrone, para los católicos irlandeses. Se decide entonces enviar una Armada para respaldar la rebelión (Goodman 2001, 35).



Árbol genealógico de la familia Ohmučević, se cree fue encargado por Pedro de Ivella para demostrar su linaje aristocrático. Dragojević, Andreja. Academia Croata de Ciencias y Artes, Zagreb.

<sup>271</sup> El ansia inglesa de atrapar alguna Flota de Indias nunca se vio satisfecha, lo que cuenta en el haber del desempeño hispánico en el Atlántico, durante casi cuatrocientos años.

La toma de Cádiz fue un episodio lamentable para el prestigio de España, en un momento en que paradójicamente era mucho mayor el control que la corona española ejercía sobre el mar. Sin embargo tuvo escasa incidencia en cuanto a resultados prácticos, más allá de animar a una nueva intentona de la Corona contra las islas. Tuvo un capítulo en la capital del Reino de Galicia, cuando desde la Corte se ordenó que el nuevo Capitán General de Galicia, Don. Luis Carrillo de Toledo se desplazara con premura a tomar posesión de su cargo en La Coruña, a fin de tomar las disposiciones necesarias ante un posible ataque de la Armada inglesa en su retirada hacia el norte. La llegada del capitán general pocos días antes de la arribada al cabo Finisterre, permitió preparar las defensas de la ciudad. En palabras del propio capitán general <<aviendo yo metido pasados de quatro mil hombres con los bastimentos y municiones que fue posible recoger en tan poco tiempo>> (Frías 1969-1972, 68). Al tiempo el monarca había remitido una carta al conde de Salinas y Ribadeo, avisando de la inminente partida de la Armada enemiga de la ciudad andaluza y de la posibilidad de que una intentona en las costas gallegas, instándole a tener sus fuerzas preparadas y que acudan donde el Capitán General lo solicite (Frías 1969-1970). La armada enemiga se aproximó a poco más de un tiro de cañón de la ciudad, donde viendo los aprestos de defensa decidió retirarse no sin antes, desembarcar varios prisioneros capturados en Cádiz.

La réplica española se aprestó con objeto de ejercer represalia sobre los ingleses y abrir un segundo frente en la invadida Irlanda. El asalto a Cádiz, en el que tuvo un papel decisivo el traidor Antonio Pérez, no había resultado más que en un revulsivo que hizo retomar los viejos planes de invasión de las islas (González López 1970, 184). Sólo venciendo la resistencia de los protestantes atrincherados en su isla se podría traer paz al Atlántico.

El proyecto de la nueva armada sobre el papel era más factible que el de la Gran Armada de 1588, por cuanto permitía contar con el apoyo de los puertos irlandeses que servirían de refugio a la flota y de suministro al ejército desembarcado.

El plan de ataque contra las islas británicas, elaborado por Diego Brochero de la Paz y Anaya<sup>272</sup>, uno de los almirantes al servicio de Felipe II, consistía en favorecer y ayudar al conde de Tyrone, jefe de la insurrección contra la reina Isabel I a favor de la independencia de la isla, en lo que es conocido como la guerra de los nueve años irlandesa. La Armada fue levantada en los puertos de Cádiz, Lisboa y Ferrol con órdenes de urgencia. Brochero fue nombrado almirante de la Armada subsiguiente de la cual era capitán general Martín de Padilla<sup>273</sup> (?-1602). Los buques se alistaban en diferentes puertos de la Península como Lisboa y Sanlúcar de Barrameda, además de los puertos cantábricos y concentrarse todos en Ferrol desde donde se daría el salto del golfo de Vizcaya (González López 1970, 185). El puerto gallego fue escogido como centro de la operación, pero aunque desde un punto de vista estratégico la elección

<sup>272</sup> Diego Brochero de la Paz y Anaya (Salamanca, ? - Madrid, 30 de julio de 1625), superintendente de las armadas reales, gran prior de Castilla, bailío de Lora y embajador de la Orden de Malta en España.

<sup>273</sup> Martín de Padilla, asistió a la batalla de Lepanto como cuatralvo, <<distinguiéndose con la rendición y apresamiento de cuatro galeras turcas, una por cada una de las suyas. En 1585 servía el alto puesto de Capitán general de las galeras de España; hizo bastantes presas á los argelinos, atendió al socorro de los presidios de Berbería, cuidó del orden y organización de si escuadra dictando bandos é instrucciones. Obtuvo por sus servicios título de primer Conde de Santa Gadea en 24 de julio de 1587, teniendo por la casa los de conde de Buendía y Grande de España. En 1589 defendió la entrada del Tajo á la armada de Draque y al retirarse picó su retaguardia, haciéndole presa. Por último fue nombrado en 1596 capitán general de la Armada del mar Océano.>> (Fernández Duro 1972), (González López 1970)



era inmejorable, presentaba el inconveniente de encontrarse alejada físicamente del gobierno de Felipe II (González López 1970, 188).

El origen de los buques de la Armada de 1596 resulta muy variado, lo que aporta valor a los yacimientos subacuáticos generados por su pérdida al reflejar la tradición de construcción naval de diferentes zonas europeas. Se han documentado buques de posible fabricación en: Portugal, Azores; Francia, Marsella y Sables D'olonne; España, Sevilla y astilleros del norte; Italia y finalmente una embarcación de origen irlandés.

| Escuadra de Pedro de Ivella (Stephano de Oliste) <sup>274</sup> |                        |                                    |  |                                   |  |
|---|------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| Buque   | Tipo                   | armador                            | comandante                             | Desplazamiento                    |  |
| San Girolamo (ammiraglia)                                       | Galeón / Carraca       | Pietro Ivegla / Stephano de Oliste | Pietro Ivegla / Gregorio de Chinchilla | 1000 carra (7000 salme) 1334,2 Tm | Hundido en Punta do Diñeiro, Corcubión. 1596 |
| Nave Santa Croce  | Carraca                | Stephano Boscina,                  |  | 700 carra (5000 salme)            |  |
| Santa Maria della Misericordia                                  | Carraca                | Marino Radulovich                  | Giovanni di Pietro raguseo             | 700 carra (5000 salme) 953 Tm     |  |
| Sant'Andrea   | Carraca / galeón / Nao | Nicolò Lomellini                   | Bartolomeo Baldi                       | 700 carra (5000 salme). 953 Tm    | Hundido en Cartagena. 1595                   |
| Santa Maria del Bissone - San Giovanni Battista                 | Nao                    | Nicolò Lomellini                   | Vincente de Pablo (Vizcaíno)           |                                   | Partió de Nápoles en 1595                    |
| Santissimo Rosario  |                        |                                    | Matteo Letiella                        | 700 carra (5000 salme) 953 Tm     |  |
| Nostra Signora di Loreto  |                        |                                    | Matteo Marnarra                        | 700 carra (5000 salme) 953 Tm     |  |
| San Matteo e San Francesco                                      | Galeone                |                                    | Matteo di Giovanni Ferinich            | 700 carra (5000 salme) 953Tm      |  |
| Sant'Antonio di Padova  | Galeone                |                                    | Francesco Bakagliausch                 | 650 carra (4500 salme) 857,7 Tm   |  |
| San Michele Arcangelo   | Galeone                | Michele Brauti                     | Michele Brauti                         | 650 carra (4500 salme) 857,7 Tm   |  |
| Santissima Annunziata   | Galeone                | Paolo Deschinovic                  | Paolo Deschinovic                      | 600 carra (4000 salme) 762,4 Tm   | Hundida en punta Restelos, Finisterre. 1596  |
| San Raimondo  | Galeone                |                                    | Stephano Buresic                       | 560 carra (3900 salme) 743 Tm     |  |
| San Giacomo de Galizia  | Carraca                | Giovanni di Polo                   | Giovanni di Polo                       | 800 carra                         | Hundido en Ribadeo 1597                      |

<sup>274</sup> Se incluyen aquellos buques que relevaron a los descartados.

La armada estaba constituida por 98 buques que se desglosaban de la forma siguiente: 15 galeones de la corona (8.190 tons), 9 galeones de la Corona de Portugal (6.320 tons), 53 urcas flamencas y alemanas (12.643 tons), 6 pataches (470 tons), 15 carabelas, 450 (tons). Transportaba 78 compañías que sumaban 8.130 soldados: Tercio de Gonzalo de Luna: 1.800 hombres, en 17 compañías; Tercio de Lisboa, 1.280 hombres, en 13 compañías; Tercio de Andalucía, 1.635 hombres, en 16 compañías; 32 compañías sueltas más que sumaban 3.410 hombres. Además de las fuerzas citadas transportaba 300 caballeros, 100 aventureros y 2.200 soldados portugueses. (Fonseca 2005). 30 filibotes procedentes de Sevilla aportaron en Lisboa 2500 hombres más, incluyendo 4 compañías de soldados veteranos procedentes de las Indias Occidentales bajo el mando de Sancho Martínez de Leiva.

En Vigo aguardaba por la armada Pedro de Zubiaur, que como recordamos había sido nombrado comandante de una flotilla de filibotes, con 41 buques: 25 de 100 a 400 toneladas y 16 pinazas con 3.000 hombres del tercio de Bretaña y 800 hombres del tercio de Fernando Girón. Algunos buques más se unieron a la expedición en Viana do Castelo donde la Armada estuvo detenida por los vientos contrarios. También parece que la fortaleza de Baiona tuvo alguna participación en esta jornada donde habían permanecido al abrigo de la artillería del Monte do Boi (actual fortaleza de Montereal) algunos buques. Además de soldados de origen español, portugués y bretón en la fuerza existían numerosos expatriados irlandeses.

Había embarcado como provisiones 12.837 quintales de bizcocho; 696 pipas de vino; 1.498 quintales de cerdo salado; 100031 quintales de pescado seco; 682 quintales de queso; 631 quintales de arroz; 1.728 fanegas de guisantes; 2.858 fanegas de aceite; 849 fanegas de vinagre; 2.294 pipas de agua.

La armada además transportaba unos 36.000 escudos<sup>275</sup> para pagar a la tropa convoyada<sup>276</sup>.

Entre la intendencia más propiamente militar, aparte de la munición de boca, la Armada de 1596 transportaba 1.800 quintales de pólvora; 700 quintales de cuerda para arcabuces; 800 quintales de plomo<sup>277</sup>; 3.000 balas; 50 carretas; 200 bueyes <<de carro>>, caballos<sup>278</sup> y 285 molinos. (Fonseca 2005).

#### 7.15.1.-Escuadra de Pedro de Ivella (Pietro Iveglia)

Pedro de Ibella Ohmuchievich Gargurich y Bogascinovich, normalmente transcrito como Pedro de Ivella, o Iveglia, o Dolisti de Ivella, o Petar Ohmucevich, era un marino natural de Slano, Ragusa<sup>279</sup>. La familia Ohmučević era la más antigua y conocida de esta pequeña población ragusana.

<sup>275</sup> Al cambio actual supondrían unos 5.432.044€.

<sup>276</sup> El dinero se embarcó en el galeón San Girolamo, capitana de la escuadra de Ivella, hundido en la punta do Diñeiro, donde la gran cantidad de monedas rescatada sirvió para identificar el buque.

<sup>277</sup> El plomo se transportaba en lingotes, los cuales abundan en alguno de los pecios investigados por nosotros en el entorno de Finisterre (punta Restelos, punta Carballeira). La mayor parte de los documentados son naviformes, excepto uno en forma de pan. En la documentación a los lingotes genéricamente se les denomina <<panes de plomo>>. Otros autores sitúan su fallecimiento, precisamente sobre su capitana, el galeón San Jerónimo, en el desastre del 28 de octubre de 1596.

<sup>278</sup> AGS-GYM-LEG-460-148.

<sup>279</sup> La actual Dubrovnik.

Cuatro miembros de la familia Ohmuchievich, hijos de Iveglia, armador y comerciante de Slano, Dalmacia, sirvieron a Felipe II y a su hijo Felipe III como marinos. El más famoso fue Pedro de Ivella, comandante del escuadrón de 12 grandes galeones hispano - ragusano que operó en las Indias y en el Atlántico (Eterovich 2013). El escuadrón quedó adscrito a la Armada del mar Océano y se los conocía asimismo como la *classis illyrica*. Eran grandes buques bien armados y componían un escuadrón de 12 buques conocido como los Doce Apóstoles. Seis de los buques eran propiedad del mismo Pedro de Ivella y los otros seis de diferentes miembros de su familia. Las tripulaciones de los doce buques alcanzaban la cifra de 3.200 hombres de origen ragusano.

Pedro de Ivella fue nombrado por el rey Capitán General de la Escuadra, entre otros servicios <<a la mucha platica y experiençia que teneis de las cosas de la mar>><sup>280</sup>. Stephano de Oliste de Ivella, su sobrino, fue nombrado almirante y por lo tanto subordinado a su tío<sup>281</sup>. De los 12 galeones de la Escuadra Ilírica inspeccionados en Lisboa el 18 de septiembre de 1595, seis eran de <<buen a fábrica>>, <<buenos>> o apenas suficientes para el servicio, estos eran : el *San Jerónimo*, *Santiago de Galicia*, *San Miguel*, *San Mateo* y *San Francisco*, *Anunciada* y *San Andrés de Caramonda*. Otros tres fueron definidos como de mediana fábrica, necesitados de reformas en caso de permanecer en servicio: *Santa María de Tremidí*, *La Misericordia* y *Santa Cruz*. Los galeones *Trinidad*, *San Juan Bautista* y *San Andrés de Baldi*<sup>282</sup> fueron considerados viejos e incapaces. Estos últimos fueron rebajados a transportes entre las bases navales peninsulares (Fonseca 2005, 96) y sustituidos por otros más adecuados.

Pedro de Ivella no llegará a salir con su escuadra de Lisboa, donde muere, en septiembre de 1596 habiendo testado a favor de su sobrino Stephano de Oliste nombrándolo su heredero<sup>283</sup> (Fonseca 2005). Este último es, en boca del Adelantado de Castilla, <<persona honrrada, y de seruicio, y pratica en el arte de la nauegacion>><sup>284</sup>. En 1597, Felipe II, tras el informe de Martín de Padilla, lo nombra <<capitan general de vna esquadra de naos en esta armada>><sup>285</sup>. La escuadra, adscrita a la armada de Martín de Padilla estaba compuesta por buques mandados y armados por comerciantes de la República de Ragusa.

La Escuadra Ilírica será de capital importancia para el registro del Patrimonio Cultural Subacuático en Galicia. Por sí sola generará tres de los yacimientos arqueológicos subacuáticos más imponentes localizados de esta época en aguas españolas. Los pecios del San Girolamo y del Santissima Annunziata (Nuestra Señora de la Anunciada), hundidos ambos en el seno de Corcubión y el del galeón San Giacomo de Galizia en Ribadeo, constituyen un conjunto único para entender la navegación y la construcción naval en este momento.

<sup>280</sup> ANTT, CC, Parte II, Maço 267, doc. 52. San Lorenzo, 21 junio 1594.

<sup>281</sup> ANTT, CC, Parte II, Maço 267, doc. 53. San Lorenzo, 22 junio 1594.

<sup>282</sup> El galeón San Andrés se perderá en Cartagena, Murcia, ese mismo año.

<sup>283</sup> Otros autores sitúan su fallecimiento, sobre su capitana, el galeón San Girolamo, en el desastre del 28 de octubre de 1596. Según Eterovich, Don Pedro murió en Lisboa en 1599, aunque se trata de un error en la fecha (Eterovich 2013) ya que se conserva la carta, fechada el 5 de octubre de 1596 a bordo del galeón San Gerónimo, en la que Sefano de Oliste le comunica al rey Felipe II el fallecimiento de su tío y le solicita seguir a su servicio en las mismas condiciones. AGS\_GYM-LEG-460-097.

<sup>284</sup> AGS, GA, Leg. 484-157. Carta del Adelantado Mayor de Castilla a Felipe II. Ferrol, 24 de abril de 1597.

<sup>285</sup> AGS, GA, Leg. 487-262. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II. Ferrol, 26 de julio de 1597.

Las relaciones de las piezas de artillería en dotación en estos buques muestran que las mismas eran piezas de bronce de origen napolitano y genovés (más del 60%), muchas de ellas pedreros. Además de algunas piezas de hierro colado (algunas al parecer de origen inglés) (R. G. Ridella 2015) y dos únicas piezas de hierro forjado presentes en el galeón Nuestra Señora de la Anunciada. En los pecios estudiados se confirma de forma empírica esta información.

### 7.15.2.-La partida

La armada no partió hasta finales de octubre por considerar que la estación estaba muy adelantada y las condiciones meteorológicas no harían sino empeorar. El Adelantado ordenó la salida de Lisboa <<bien falta de muchas cosas principalmente de bastimentos>><sup>286</sup>. El día 24 puso rumbo a Ferrol donde debería concentrarse con el resto de la fuerza, La Armada recogería varios buques que aguardaban en puertos de la fachada atlántica hasta totalizar en el puerto gallego 175 buques y alrededor de 14.000 hombres. Tanta era la premura que no aguardó por Marcos de Aramburu que con 11 galeones y 4 pataches, conducía pertrechos y hombres para armar otros 11 galeones construidos en Guipúzcoa.

Cuatro días después de la partida, la Armada había recorrido unas 274 millas <<y a los 28 en la noche fue tan grande la tormenta junto al cabo de Finisterra que fue misericordia de Dios no perderse toda>><sup>287</sup>. El temporal sorprendió a la flota tras partir de Viana. El tiempo empeoró dispersando los buques, hasta que esa noche un fuerte temporal del sudoeste aconchó a parte de la Armada contra la costa, donde alrededor de una treintena de los buques dio de través en el seno Corcubión.

Embarrancan cerca de 20 unidades y desaparecen más de 25 urcas y pataches, aunque esta última cifra nunca fue confirmada (Fonseca 2005). Según este autor la cifra de víctimas es de 1706<sup>288</sup> entre hombres de mar y guerra, además de 17 capitanes y <<personas de cuenta>>.

| Barcos                  | Tipo      | Origen   | Armador                         | Observaciones                   |
|-------------------------|-----------|----------|---------------------------------|---------------------------------|
| Santiago                | galeón    | España   | Corona                          |                                 |
| La Esperanza            |           |          | Corona                          |                                 |
| S. Pedro y Santiago     | Galeón    | Portugal | Corona                          |                                 |
| San Girolamo            | galeón    | Ragusa   | Pedro de Ivella (Steph. Oliste) | Capitana de la Escuadra Ilírica |
| Santissima Annunziata   | galeón    | Ragusa   | Paolo Deschinovic               |                                 |
| Santa Cruz              | galizabra |          |                                 |                                 |
| Desconocido             | galizabra | Portugal |                                 |                                 |
| La Vaca de Pedro Xoán   | urca      |          |                                 |                                 |
| Ángel de Henrique Fenis | urca      |          |                                 |                                 |

<sup>286</sup> AGS-GYM-LEG-460-285.

<sup>287</sup> AGS-GYM-LEG-460-285.

<sup>288</sup> Otras fuentes dan unas pérdidas de alrededor de 2.000 hombres.



|                               |        |          |             |  |
|-------------------------------|--------|----------|-------------|--|
| Sansón el Pequeño             | urca   |          |             |  |
| Santiago de Pedro Lines       | urca   |          |             |  |
| Espíritu Santo <sup>289</sup> | urca   | Portugal |             |  |
| Ángel                         | urca   |          | Zacumbelum  |  |
| David                         | urca   |          | Pedro Frías |  |
| El delfín de Olona            | urca   | Francia  |             | Un Delfín de Olona aparece en la armada concentrada en Ferrol en 1597. |
| Jonás el Pequeño              | urca   |          |             |  |
| Morión                        | urca   |          |             |  |
| Charrúa de Ocar               | urca   |          |             |  |
| Mezmán                        | urca   |          |             |  |
| Jonás el Grande               |        |          |             |  |
| Desconocido                   | saetía | Marsella |             |  |
| San Pedro de Sevilla          |        |          |             |  |
| Santiago de la Terceira       |        | Azores   |             |  |
| El Domingo (Irlanda)          |        | Irlanda  |             |  |

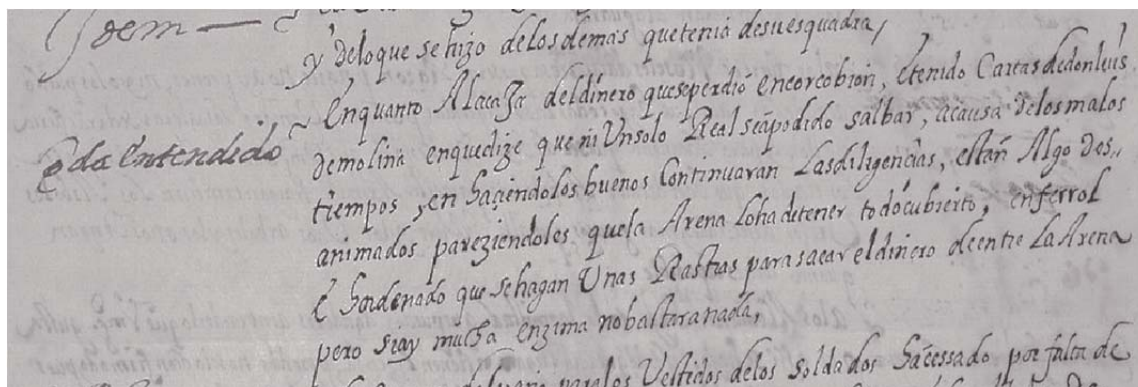
### 7.15.3.-Tras la tempestad

Las razones por las que la armada acabó atrapada sin poder escapar de la trampa que constituía el cabo Finisterre, la atribuimos a una conjunción de los vientos del SW, con la traicionera corriente del mismo componente que hace derivar a los buques más hacia el Este de lo esperado por sus oficiales, tal y como ha venido sucediendo históricamente en la zona<sup>290</sup>.

<sup>289</sup> Construida en el Tajo bajo la dirección de Pedro López de Soto (Fonseca 2005, 106), sería ejemplo de la construcción ibérica de este tipo de buques aribuidos normalmente a fabricantes norteeuropeos.

<sup>290</sup> El 24 de febrero de 1846 embarrancó el vapor británico *Great Liverpool* (Campos Calvo-Sotelo 2002, 63-108) en la playa de Gures, Cee<sup>290</sup>, como consecuencia de tocar contra uno de los bajos exteriores del seno de Corcubión, a causa del mismo fenómeno sufrido por la Armada de 1596. Al remontar la costa portuguesa, el vapor británico se encontró con un temporal del sudoeste con fuerte mar y viento que comenzó a hacerlo abatir hacia el este de manera imperceptible. De tal magnitud fue el abatimiento que el buque se encontraba desplazado entre 7 y 10 millas de la posición estimada por el mando. Esta circunstancia la sufrieron otros buques de la misma compañía durante el mismo temporal, como el *Pasha*, que a punto estuvo de perderse en Oporto, y el *Oriental*, que, mientras navegaba hacia el sur, se sorprendió al divisar las islas Berlingas por estribor cuando debían aparecer por la banda contraria, y es que la corriente los había hecho abatir entre 15 y 20 millas al este de la situación estimada (Campos Calvo-Sotelo 2002, 82).

Tras el temporal que desbarató a la Armada salida de Lisboa, arribaron a Ferrol 63 buques, uno a Vizcaya, otro se recogió en Vigo y 10 más en Finisterre<sup>291</sup>, éstos es posible que pudieran aguantar la tormenta sobre las anclas cuando quedaron atrapados con la costa a sotavento. De los ausentes, 20 se perdieron en la zona costera alrededor de Corcubión y Finisterre. Las pérdidas en vidas humanas se redujeron algo ya que en fechas posteriores se reunieron muchos supervivientes que habían permanecido vagando por el interior tras los naufragios. En total, tras el recuento, se habían perdido muchas menos vidas que las estimadas en un primer momento. Muchos supervivientes que desertaron tras los naufragios fueron siendo devueltos a sus unidades, <<por todo el reino se han dado pasos para capturar a los huidos>><sup>292</sup>.



<<En cuanto a la caja del dinero que se perdió en corcobion, he tenido cartas de don Luis (Luis de Molina) en que dize que ni un solo real se ha podido salvar. A causa de los malos tiempos y en haciéndolos buenos continuarán las diligencias, están algo desanimados pareziendoles que la arena lo ha de tener todo cubierto, en Ferrol é hordenado que se hagan unas rastras para sacar el dinero de entre la arena pero si hay mucha enzima no baftara nada>>.

Uno de los supervivientes fue Francisco de Herrera Alemán (1536-1600), un jesuita, misionero en América, embarcado en la flota, que ayudó tras el desastre a los enfermos concentrados en Ferrol. A esta Armada fueron destinados 15 padres jesuitas designados capellanes por el general de la Compañía de Jesús Claudio Aquaviva, escogidos entre las cuatro provincias en las que estaba dividida España. De ellos morirían 9, dos ahogados en el *San Girolamo*<sup>293</sup> y los otros 7 de enfermedad y penuria en Ferrol una vez puestos a salvo (Medina Rojas 1989). Los dos jesuitas ahogados procedían de la provincia de Toledo. Uno de ellos era el padre Jorge Blavier, natural de Lieja (1563) y el otro el conquense Francisco Rosillo, nacido en 1559 en El Provencio. <<Ambos víctimas de la caridad por negarse a abandonar la nave donde atendían a los enfermos y a los imposibilitados de abandonarla>>. El anillo recuperado en el proyecto *Finisterrae* debió de pertenecer a alguno de ellos.

Los buques supervivientes del desastre del 28 de octubre llegaron a Ferrol muy desarbolados y alguno con vías de agua con lo que se perdieron muchos de los bastimentos transportados.<sup>294</sup> De los buques naufragados

<sup>291</sup> AGS-GYM-LEG-461-023-0004.

<sup>292</sup> AGS-GYM-LEG-461-023-0004.

<sup>293</sup> En su pecio del San Girolamo fue recuperado un anillo de la Compañía de Jesús durante la campaña Finisterrae 1987, dirigida por el profesor Martín Bueno. (M. Martín Bueno 1989)

<sup>294</sup> AGS-GYM-LEG-460-285.

<<buena parte de la gente dellos se escapo desnuda y con mucho trauajo, y que asimismo la gente de otros seis nauios que entraron en saluo en los puertos del dicho cauo<sup>295</sup> se allo con necesidad de algún refresco de comida [...]>><sup>296</sup>.

Los trabajos de salvamento sobre los buques naufragados fueron encargados al capitán Pedro de Esquivel y al oidor D. Luis de Molina. (Fonseca 2005, 107). Éstos establecieron las medidas para el salvamento de la carga, la artillería y los valores transportados en los buques ya sumergidos o estrellados contra la costa. Estas tareas quedaron al mando del capitán Pedro de Esquivel, dándose orden al Oidor de S.M. D. Luis de Molina para que acudiera al punto del naufragio del galeón San Girolamo a proveer lo necesario para el salvamento de los caudales. Que el naufragio se produjera en otoño no hacía más que aumentar las dificultades a la hora de intentar los salvamentos en las que se emplearon buceadores en apnea. A las dificultades del paraje y la climatología se añadió la presencia de merodeadores enemigos que se acercaron a la rapiña de los naufragios.

Desde el mismo momento del naufragio se intentan establecer los mecanismos para la recuperación de los efectos hundidos con las naves. Se abre un expediente administrativo con objeto de proceder a recuperar la artillería - sobre todo la de bronce - además de los caudales y bastimentos transportados.

De la artillería perdida en los navíos se saca lo que se puede y cuando haya buen tiempo se sacará la mayor parte, menos del galeón Santiago que cayó en Peña Peinada donde hay mucho fondo. De los demás navíos se sacaron algunos bastimentos y utensilios de los que se dio cuenta al rey por parte del Oidor D. Luis de Molina y el capitán D. Pedro de Esquivel.

## UN CAÑÓN DE LA "INVENCIBLE"

Según dicen de Corcubión, varios pescadores de «contollas» descubrieron días pasados frente á Finisterre y no lejos de la costa, un cañón de bronce de elegante y dibujado corte, que pudieron extraer del agua después de no pocos esfuerzos.

Pesa unos dos quintales y está bastante bien conservado.

Hacia la boca tiene una inscripción casi ininteligible, y una fecha profundamente grabada, que parece ser la de 1588.

Como esta fecha coincide con la de la salida del puerto de Lisboa de la tan famosa como desgraciada armada *Invencible*, enviada por Felipe II contra Inglaterra, se cree que el cañón puede pertenecer á uno de los cinco ó seis navíos que naufragaron á consecuencias de la horrible tempestad que sorprendió á la flota á la altura del cabo de Finisterre.

De ser así, tiene el cañoncito indudable valor histórico y arqueológico, aunque de todas suertes, por su misma respetable antigüedad de 317 años es sumamente curioso.

Los marineros tratan de venderlo, y parece

Durante siglos se han venido localizando y rescatando equipos y objetos pertenecientes a la Armada de 1596. (Un cañón de la Invencible 1905).

<sup>295</sup> Finisterre)

<sup>296</sup> AGS. GA, Leg. 451-185. Orden del Adelantado Mayor de Castilla, 1596. Naufragio de algunos navíos en el cabo Finisterre, entre los cuales, el galeón capitana de la Escuadra Ilírica.

El Capitán General del reino de Galicia D Luis Carrillo de Toledo<sup>297</sup> se implicó en paliar la situación creada por el naufragio de la Armada facilitando raciones de pan y bizcocho cinco días a la semana además de la compra de pan.

Uno de los objetivos más importantes era el galeón San Girolamo, la capitana de Pedro de Ivella, que transportaba la soldada de la expedición. Pronto se envió un buzo a pulmón que halló al barco roto y del que extrajo numerosos reales de plata para demostrarlo. Gran parte de la carga numeraria se recuperó gracias a que la misma se custodiaba en cajas de caudales que pudieron ser recuperadas. Una sola de ellas se perdió tal y como se establece en carta dirigida al rey por Padilla. El pecio de este buque se ha identificado con el hundido en las inmediaciones de la punta do Diñeiro, Corcubión, objeto de la intervención arqueológica citada. Las monedas que contenían son sin duda las que han dado nombre a la punta do Diñeiro, por cuanto durante siglos era habitual que, en los temporales, las olas arrojaran a la costa monedas de plata y por otra parte tienen la explicación de las monedas recuperadas durante la intervención arqueológica del año 1987 dirigidas en este punto por el profesor Manuel Martín Bueno<sup>298</sup>.

La mayoría de los buques perdidos lo hicieron en aguas someras<sup>299</sup> lo que facilitó sobremanera las tareas de salvamento, aunque debido a los rudimentarios métodos de buceo de la época muchos objetos y materiales permanecieron sin poder ser rescatados. Stephano de Oliste reclama a Felipe II se le abone el importe de <<diez y ocho piezas de artillería que se salvaron de mi capitana y se me han tomado para la armada de V. M.d, que pesan 293 quintales y 78 libras>><sup>300</sup>. Sabemos que al menos una de las piezas que transportaba la capitana de Ivella, el galeón San Girolamo permaneció en el pecio hasta que fue retirada por personal de la Armada Española y depositada en el Museo Naval de Ferrol. Las piezas recuperadas de la armada fueron devueltas a ésta de lo que se hace eco Luis Carrillo de Toledo, a la vez que destaca la falta de armas en los almacenes para las milicias (Frías 1969-1972).

Tampoco en esta ocasión, y a pesar de haber perdido tantos buques como en la Armada de 1598, aunque no tantos hombres, esta catástrofe tuvo rasgos definitivos. Todavía al siguiente año se hizo otro intento contra la reina Isabel I de Inglaterra, aunque una vez más un temporal impidió el desembarco de las tropas transportadas, esta vez en territorio inglés. El conde de Santa Gadea escribe a Felipe II el 14 de noviembre de 1596, ni siquiera un mes después de la catástrofe, <<que la Armada que allí tiene está a punto y que solo aguarda a Zubiaur>><sup>301</sup>.

La mayoría de estos naufragios deben de continuar tapizando los fondos del seno de Corcubión y su espacio inmediato. Algunos de ellos se han podido estudiar gracias a la colaboración que en tiempos ofreció el gobierno autonómico de Galicia y la Texas A & M University, el proyecto ForSEAdiscovery asimismo participó en el estudio de este importante registro arqueológico que mereciera algo más que la indiferencia con la que se le contempla en la actualidad.

<sup>297</sup> Marqués de Caracena desde 1606, conde de Pinto desde 1624. Puebla de Montalbán, 1564 - Madrid, 2 de febrero de 1626. Capitán general de Galicia 1596 - 1606.

<sup>298</sup> Un argumento a favor de esta identificación es el pedrero recuperado de este punto y conservado en el Museo Naval de Ferrol, de factura italiana, lo mismo que la artillería en dotación en este buque.

<sup>299</sup> El galeón Santiago sin embargo lo hizo en aguas profundas en la Peña Peinada, topónimo que no hemos podido identificar hasta el momento.

<sup>300</sup> AGS, GA, Leg. 487-262. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II. Ferrol, 26 de julio de 1597.

<sup>301</sup> AGS-GYM-LEG-461-023-0004.

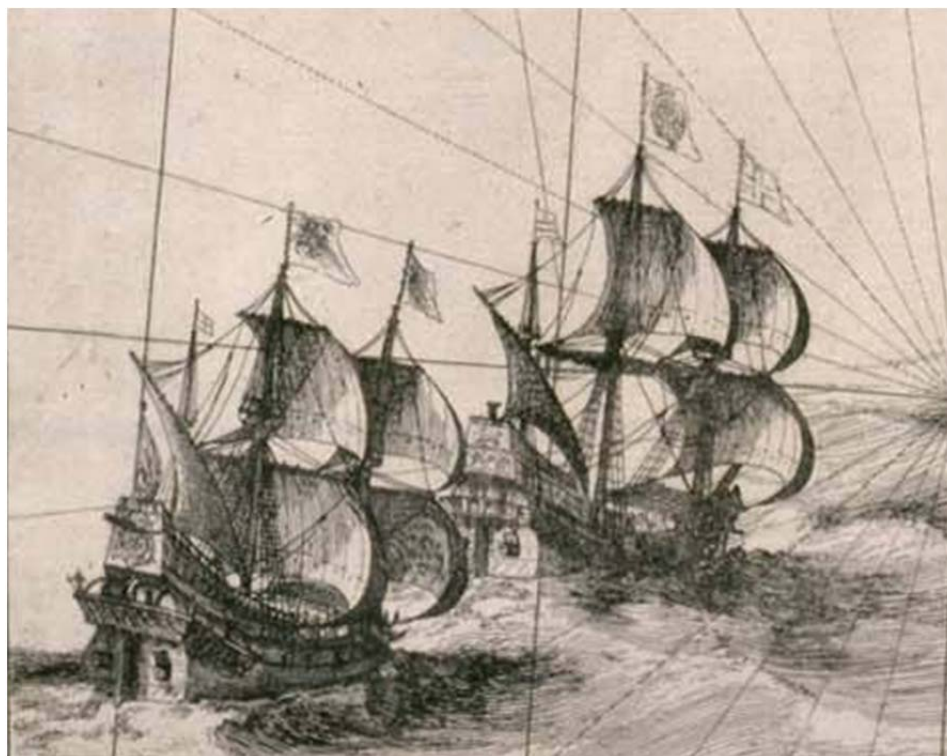


### 7.16.-Armada inglesa de 1597

Tras el desastre de octubre de 1596, los ingleses de nuevo pretendieron explotar el éxito, tal y como habían intentado sin éxito en 1589. Un ataque preventivo se planteó desde Inglaterra para destruir los buques de Padilla en su base ferrolana. El plan se le encomendó al conde de Essex, nuevo Teniente General y Almirante de la Armada Inglesa. Al mismo tiempo se le encargaba, una vez más, tomar la isla Terceira en Las Azores para establecer en ella una base militar permanente. (González López 1970, 188).

El 8 de julio partió la Armada Inglesa de Plymouth, fuerte de 17 galeones de la Armada Real, 2 galeras<sup>302</sup>, 12 buques privados y 28 transportes que se dividían en tres escuadrones al mando de Essex y con Walter Raleigh y Thomas Howard como vicealmirantes al mando de los dos restantes. Como siempre los acompañaba la inevitable flotilla de 25 embarcaciones de aventureros holandeses (Fernández Duro 1895-1903, 164).

En una clara demostración de que Dios no enviaba sus vientos únicamente a combatir a los buques españoles, nada más salir de la bahía de Plymouth, la armada se encontró con un temporal que la desorganizó. Mientras Essex y Howard trataban de reunirse con Raleigh, un nuevo temporal los abatió. Al fin sólo Howard pudo alcanzar el punto reunión situado en las islas Sisargas, mientras las otras dos escuadras inglesas acudían a puertos ingleses en busca de amparo. Howard estuvo paseándose inútilmente, esperando al resto de las fuerzas (González López 1970, 190), tras tentar a Padilla una salida de Ferrol, se retiró a su base donde encontró a sus compañeros reparando los daños sufridos.



Pieter van den Keere, 1615. Biblioteca Nacional de España

<sup>302</sup> Capturadas en Cádiz y pensadas para ser utilizadas como brulotes.

Aún en agosto de ese año volvería a salir Essex con fuerzas muy reducidas que hacen dudar que su objetivo real fuera la destrucción de la Armada que se preparaba en Ferrol. Una vez más en un jefe inglés parece que en su horizonte se encontraba la plata española que esperaba encontrar en las Azores. Essex cosechó un nuevo fracaso, pues la Flota de Indias se refugió bajo sus narices en Angra, en la isla Terceira (González López 1970, 193). La partida de Essex dejaba expedita la ruta a la Armada que se preparaba en Ferrol.

### 7.17.- Armada de 1597

Tras el desastre de 1596 en Finisterre, los planes de llevar la guerra contra los ingleses a su propia tierra no se abandonaron. Al año siguiente una nueva Armada<sup>303</sup>, aún mayor que la del año anterior, partió de El Ferrol con 136 buques y trece mil hombres con destino a efectuar un desembarco en Cornualles (Goodman 2001, 35) (Fernández Duro 1972). Esta Armada llegó al cabo Lizard, en el extremo meridional de Inglaterra, aunque el mal tiempo la dispersó (Pi Corrales 1983, 179) y sólo unas pocas naves consiguieron desembarcar un pequeño contingente que, falto de apoyo, se retiró.

El punto de partida y base de la Armada de 1597 fue Ferrol, puerto donde se organizó la fuerza. Esto supuso serios inconvenientes e incomodidades a una región poco preparada para soportar el esfuerzo que en víveres y abastecimientos suponía la presencia de una fuerza militar de ese calibre (Frías 1969-1972). Para albergar en seguridad tanto a la armada de 1596 como la que partiría al año siguiente, la ría de Ferrol fue defendida mediante fuertes además se construyeron varias infraestructuras para dar servicio a la Armada, como un hospital.

De los 84 buques reunidos en Ferrol al mando del Adelantado de Castilla, 64 eran de construcción extranjera (Haring 1918). Entre ellos destacaba una vez más el escuadrón de Pedro de Ivella, al que se habían incorporado nuevos buques para compensar los perdidos en octubre de 196, la Santa María della Misericordia, al mando del ragusano Giovanni di Pietro era uno de ellos. Había sido embargada en Cagliari, Sicilia, y tras diversos servicios que la llevaron hasta Azores, fue desplegada contra Inglaterra, esta vez como capitana de Esteban de Oliste<sup>304</sup> del escuadrón. Tras el periplo hasta cabo Lizard consiguió regresar a Ferrol.

En este caso el objetivo de la expedición era un ataque directo contra Inglaterra, en Falmouth, Cornualles donde desembarcar y abrir un frente contra los ingleses (M. Gracia Rivas 2006). Además en esta ocasión la fuerza <<yba en busca de la armada inglesa, y que si la encontrasemos se abia de pelear con ella>><sup>305</sup>

Salimos de la dicha Coruña a 18 del pasado y caminamos con biento favorable çinco dias, hasta los 22, y este dia a la tarde estando en 48 grados y 8 minutos, eche la sonda y halle çient brazas, y por la arena que salio en el plomo reconoçi estar en el paraje de Vgente [sic], veynte leguas en la mar y veynte y siete de Falamua<sup>306</sup>, y que nos quedaua por la quarta del nordeste al norte, adonde la misma noche nos reforzo el tiempo contrario con tormenta desecha, y estuvimos hasta el amanecer de mar en

<sup>303</sup> Asimismo al mando de Martín de Padilla, Conde de Santa Gadea y de Buendía, Adelantado Mayor de Castilla y Capitán General de las Galeras de España y Armadas del Mar Océano, el cual estuvo en todo apodo por Luis Carrillo de Toledo, Capitán General del Reino de Galicia.

<sup>304</sup> Heredero de Pedro de Ivella, fallecido en Lisboa.

<sup>305</sup> AGS, GA, Leg. 491-74. Relación de la navegación que con su galeón hizo el general Estefano de Oliste. <<Sobre el dicho cauo de Zizarga>>, 2 de noviembre de 1597. (Torres Falcao da Fonseca 2005, 146).

<sup>306</sup> Falmouth.

trabes, y no pudiendo resistir la mucha que abia me fue forzado dar vn poco de trinquete y dejarme correr, lo qual hizo tres dias con sus noches hasta que calmo el biento, y con los que despues tubo vine a reconocer el cauo de Finisterra,[...] <sup>307</sup>.

Tras la retirada, los buques alcanzaron los puertos del norte peninsular, donde algunos se perdieron, uno de ellos pudo ser el gran buque descubierto durante el control arqueológico de un dragado en el puerto de Ribadeo <sup>308</sup>.

Según Fernández Duro las fuerzas navales reunidas en Ferrol estaban constituidas por las siguientes 84 naves (Fernández Duro 1895-1903, T.3, 162).

| Navíos del rey de la Armada del mar Océano sitos en Ferrol el 5 de febrero de 1597 |            |                                     |         |   |
|--|------------|-------------------------------------|---------|---|
| Nombre   | Tipo       | Origen                              | Armador | Observaciones                             |
| San Pablo  | Galeón     | De la fábrica de D. Juan de Cardona | Real    | Capitana real. 1.200 Ton.                 |
| San Pedro  |            |                                     | Real    | Almiranta gral. 1.000 Ton                 |
| San Bartolomé  |            |                                     | Real    | 900 Ton.                                  |
| San Mateo  |            | De la fábrica nueva de Rentería     | Real    | 600 Ton.                                  |
| San Juan Bautista  |            |                                     | Real    | 600 Ton.                                  |
| San Gregorio   |            |                                     | Real    | 500 Ton.                                  |
| San Marcos   |            |                                     | Real    | 500 Ton.                                  |
| San Lucas  |            |                                     | Real    | 450 Ton.                                  |
| San Agustín  |            |                                     | Real    | 450 Ton.                                  |
| Nave Catalina  |            |                                     | Real    | 250 Ton.                                  |
| Nave San Rafael  |            |                                     | Real    | 200 Ton.                                  |
| Esperanza  | Galizabra  |                                     | Real    | 70 Ton.                                   |
| Galga Blanca   | Filibote   |                                     | Real    | 120 Ton.                                  |
| Paciencia  | Urca       |                                     | Real    | 200 Ton.                                  |
| Espíritu Santo   | Galeoncete |                                     | Real    | Capitana de Pedro López de Soto. 305 Ton. |
| Fe   | Navío      |                                     | Real    | Almiranta. 220 Ton.                       |
| Caridad  | Navío      |                                     | Real    | 96 Ton.                                   |
| Santiago   | Galizabra  |                                     | Real    | 400 Ton.                                  |
| Fe   | Galizabra  |                                     | Real    | 430 Ton.                                  |
| Santiago   | Patache    | Inglés                              | Real    | 80 Ton.                                   |

<sup>307</sup> AGS, GA, Leg. 491-73. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II. 1597 Nov. 2, «sobre el dicho cauo de Zizarga».

<sup>308</sup> Hipotéticamente identificamos este pecio como el Santiago de Galicia, uno de los grandes galeones de la escuadra Yllirica.

| Navíos de particulares de la Armada del mar Océano sitos en Ferrol el 5 de febrero de 1597 |         |                   |         |   |
|--|---------|-------------------|---------|---|
| Nombre   | Tipo    | Origen            | Armador | Observaciones   |
| Almiranta de Ivella <sup>309</sup>   | Galeón  |                   | Ivella  | Almiranta de Ivella. Se trata del Santiago. 1.200 Ton.  |
| Santiago   | Galeón  |                   |         | <<De Gurrpide>>. 550 Ton.   |
| San Juan Bautista  | Urca    |                   |         | 450 Ton.  |
|  | Patache | Escocés           |         | 100 Ton.  |
| Flor de la Mar   |         |                   |         | 170 Ton.  |
| Enrique  |         |                   |         | 100 Ton.  |
| Juliana  |         |                   |         | 60 Ton.   |
| Santa María della Misericordia <sup>310</sup>  | Galeón  |                   |         | Capitana de Portugal. 1.000 Ton. Capitán Giovanni di Pietro, ragusano. Embargada en Cagliari, Sicilia, tras diversos servicios, fue desplegada contra Inglaterra, como buque insignia del escuadrón. Stephano Lelich, consiguiendo regresar a Ferrol. |
| San Mateo y San Francisco  | Galeón  |                   |         | 900 Ton.  |
| San Pedro  | Navío   | Veneciano         |         | 200 Ton.  |
| Delfín   | Patache | De Olona, francés |         | 80 Ton.   |
| Santa Isabel   | Patache |                   |         | 80 Ton.   |

<sup>309</sup> Almiranta de Ivella San Giacomo di Galizia (Santiago de Galicia), propiedad de Giovanni di Polo (Jacobe o Joan de Polo), 800 carra (5500 salme): 1048,3 Tm. Navío ragusano construido en Castellamare di Stabia, Nápoles (Navarrete s.f.). Tras la expedición de 1597 fue uno de los 10 buques que faltaron en las primeras arribadas en Galicia, junto a, entre otros, el galéon San Bartolomé y una galizabra portuguesa.

Su artillería estaba fundida en Génova. Destacaba por su fortaleza. Transportaba, junto al galeón San Bartolomé 120.000 escudos - de los que correspondían a nuestro galeón 91.000 ducados - que por ser los mejores y más fuertes navíos de la flota se habían embarcado precisamente en ellos.

Finalmente este galeón arribó a Ribadeo junto con dos urcas, aunque muy destrozado y con la gente muy enferma y maltratada. Tras la tormenta que dispersó a la Armada frente a cabo Lizard, combatió a un tiempo con tres buques flamencos y un inglés. Del combate con los flamencos sostenido por estos mediante mosquetería se dedujo que eran de la Armada enemiga.

<sup>310</sup> Santa María de la Misericordia, propiedad de Marino Radulovich, su capitán era el ragusano Giovanni di Pietro. Desplazaba 700 carra (5000 salme): 953 Tm., fue embargada en Cagliari, Cerdeña, desde donde fue enviada a Nápoles para incorporarse al escuadrón de Pedro de Ivella. Durante su traslado a Lisboa se detuvo en Málaga para cargar artillería. Una vez llegada a la capital portuguesa se unió al escuadrón de Cristóbal Falcón de Sousa con objeto de convoyar algunas naos portuguesas procedentes de la India. Fue la nave capitana del escuadrón al mando de Stephano Lelich, acudiendo a Inglaterra desde donde volvió a Ferrol siendo trasladada finalmente a La Coruña (Ridella 2015).



| Urcas alemanas de la Armada del mar Océano sitos en Ferrol el 5 de febrero de 1597 |      |            |                 |                                     |
|--|------|------------|-----------------|-------------------------------------|
| Nombre   | Tipo | Origen     | Armador         | Observaciones                       |
| León dorado  | Urca |            |                 | Capitana de las de Lisboa. 600 Ton. |
| Corona   | Urca | De Lubeque |                 | Capitana de Sevilla. 500 Ton.       |
| Pelícano   | Urca |            |                 | 400 Ton.                            |
| Águila   | Urca |            |                 | 400 Ton.                            |
| Rey David  | Urca |            |                 | 400 Ton.                            |
| Grifo  | Urca |            |                 | 400 Ton.                            |
| Angel  | Urca |            | De Alartgruh    | 400 Ton.                            |
| Angel  | Urca |            | De Herman Redes | 300 Ton.                            |
| Angel  | Urca |            | De Herman Vic   | 150 Ton.                            |
| Ettor  | Urca |            |                 | 150 Ton.                            |
| Unicornio  | Urca |            |                 | 300 Ton.                            |
| Rosa Dorada  | Urca |            |                 | 400 Ton.                            |
| Gallo Negro  | Urca |            |                 | 170 Ton.                            |
| David  | Urca |            | De Auzmonde     | 300 Ton.                            |
| Barca  | Urca | De Lubeque |                 | 300 Ton.                            |
| Cuatro Hijos   | Urca |            | De Amón         | 300 Ton.                            |
| San Jorge  | Urca |            |                 | 250 Ton.                            |
| Estrella   | Urca |            |                 | 150 Ton.                            |
| Jonás  | Urca |            |                 | 200 Ton.                            |
| San Daniel   | Urca |            |                 | 170 Ton.                            |
| Santa María  | Urca |            |                 | 180 Ton.                            |
| El Moro  | Urca |            |                 | 300 Ton.                            |
| Perro del Agua   | Urca |            |                 | 200 Ton.                            |
| Josué  | Urca |            |                 | 220 Ton.                            |
| San Rafael   | Urca |            |                 | 140 Ton.                            |
| Presa  | Urca |            | Dinamarca       | 200 Ton.                            |



Detalle de una empuñadura de espada del pecio de punta Restelos. Fot.: MSC.

| Urcas flamencas de la Armada del mar Océano en Ferrol el 5 de febrero de 1597 |      |            |                     |               |
|---|------|------------|---------------------|---------------|
| Nombre  | Tipo | Origen     | Armador             | Observaciones |
| Sansón  | Urca |            |                     | 400 Ton.      |
| Mar Bermejo   | Urca |            |                     | 160 Ton.      |
| Angel   | Urca |            | De Tomás de Ausin   | 240 Ton.      |
| Caballero de la Mar   | Urca |            |                     | 200 Ton.      |
| San Juan  | Urca |            |                     | 260 Ton.      |
| Cazador   | Urca |            |                     | 150 Ton.      |
| Moza  | Urca | De Riga    |                     | 80 Ton.       |
| Fortuna   | Urca |            | De Enrique          | 150 Ton.      |
| Fortuna   | Urca |            | De Corniele Lesclos | 150 Ton.      |
| Fortuna Mayor   | Urca |            |                     | 400 Ton.      |
| Fortuna   | Urca |            | De Juan Jacome      | 150 Ton.      |
| Santiago  | Urca | De Sevilla |                     | 230 Ton.      |
| Santiago  | Urca |            | De Cornieles        | 70 Ton.       |
| Abraham   | Urca |            |                     | 200 Ton.      |
| Oso   | Urca |            |                     | 120 Ton.      |
| Cazador de Venados  | Urca |            |                     | 200 Ton.      |
| Paloma Azul   | Urca |            |                     | 200 Ton.      |
| Cabeza  | Urca |            |                     | 160 Ton.      |
| Ruiseñor  | Urca |            |                     | 160 Ton.      |
| Sansón  | Urca |            |                     | 300 Ton.      |
| Santa Catalina  | Urca |            |                     | 200 Ton.      |
| Ciervo Volante (cometa)   | Urca |            |                     | 300 Ton.      |
| Vaca Pintada  | Urca |            |                     | 160 Ton.      |
| León Rojo   | Urca |            |                     | 200 Ton.      |
| León Dorado Chico   | Urca |            |                     | 150 Ton.      |

A mediados de septiembre de 1597, la Armada fue abandonando el puerto de Ferrol para dirigirse a la inmediata ría de Ares - Betanzos. El mando lo ostentaba Diego Brochero, almirante general del Mar Océano, secundado por oficiales muy hábiles en su oficio y con dilatada experiencia marinera. Estos eran Urquiola, Villaviciosa, Bertendona, Oliste y Zubiaur que aguardaba por la Armada en Blavet.

Allí permaneció un mes aguardando por el tercio de Italia transportado por Aramburu, pero que se hallaba detenido por los vientos contrarios; una vez más el régimen de vientos impone su autoridad sobre el tráfico marítimo en el Atlántico. Finalmente, tras esperar en vano por esta fuerza, la Armada partió sin aguardar su llegada, aunque a la sazón se encontraba ya en Lisboa. La Armada la componían 136 buques (González López 1970, 194-199) que sumaban 34.080 toneladas; 44 de la Armada Real, 16 galeones o buques de combate privados, además de 24 carabelas; 8.634 soldados y 4.000 marineros; en todo, 12.634 personas y 300 caballos<sup>311</sup>,

<sup>311</sup> Embarcaron dos compañías de caballos al mando de los capitanes Quirós y Pedro Gimenez Eredia. AGS-GYM-LEG-460-132.

debiendo agregarse Marcos de Aramburu con la escuadra de Andalucía, compuesta de 32 navíos más, conduciendo dos tercios de infantería de Nápoles y uno de Lombardía>> (Fernández Duro 1895-1903, T 3, 166).

El 9 de octubre de 1597 la Armada levó anclas desde la ría de Ares - Betanzos, Marcos de Aramburu se les uniría más adelante sobre Bretaña, con el escuadrón de Andalucía compuesto de 32 buques y los tercios de Italia.

El capitán general de Galicia daba cuenta al rey por carta de haber partido la Armada, en esta misiva fechada el 17 de octubre se atisba el temor de que por lo adelantado de la estación la Armada fracasase en sus objetivos (Frías 1969-1972).

Tres días después, el 12 de octubre, la Armada se encontraba ya a la vista de Blavet y había contactado con Zubiaur. Justo entonces se desencadenó un temporal del Nordeste que forzó a la Armada a una lucha de supervivencia. Algunos buques llegaron a alcanzar el cabo Lizard en el extremo de Cornualles, aunque la mayoría fueron barridos hacia el sur. La capitana, el gran galeón San Pablo, quedó desarbolada, acudiendo Pedro de Zubiaur con su buque en su apoyo. El barco de Brochero resultó tan dañado que hubo de volver a España. Durante tres días la Armada aguantó el temporal, transcurridos los cuales y amainado el tiempo, el Adelantado dio orden de regresar a la base. Esteban de Oliste en su galeón La Misericordia dice haber alcanzado los 48° 08' de latitud norte', en 102 brazas de fondo<sup>312</sup>, a 26 leguas de Falamua (sic) y 20 en la mar. En ese momento la Armada es detenida por los vientos contrarios, la capitana real ordenó arriar todas las velas y ponerse de través al viento, esperando poder retomar el rumbo hacia Cornualles. Al sobrevenir la <<tormenta desecha>><sup>313</sup> con vientos del este nordeste, los buques no pudieron aguantar al través y hubieron de dar vela y correr el temporal, lo que les alejó de su objetivo retornándolos hacia la península ibérica <sup>314</sup>, en lo que es una demostración de lo sencillo que resulta alcanzar las costas españolas con vientos del primer cuadrante desde las Islas Británicas.

La fuerza quedó dispersa sin órdenes claras. Algunos buques se dirigieron a puertos del continente en Holanda y Bretaña (Fernández Duro 1895-1903, 167). Aquellos que no habían sido informados de la retirada por haber perdido el contacto, se dirigieron al punto de concentración en las inmediaciones de Falmouth, donde su presencia creó gran temor en aquel reino. Siete buques consiguieron desembarcar 400 hombres que se atrincheraron en espera del resto de la Armada, con gran consternación de los locales, aunque ante la tardanza de ésta reembarcaron la tropa y regresaron a la Península.

Durante el temporal, se perdieron las pinazas y otras embarcaciones que iban a remolque de las naves mayores, así como otros buques menores. Hacia mediados de

<sup>312</sup> Aplicando una equivalencia de 1,67181m por braza, obtenemos una sonda de unos 170m. los datos de la latitud alcanzada y la sonda obtenida nos ofrecen una línea de posición que podríamos situar aproximadamente al sudoeste de las islas Scilly o Sorlingas últimos fragmentos de tierra que despide el cabo Land's End. Bastante más al sur del dato ofrecido en una carta dirigida a Felipe II de la misma fecha, en la que decía haber llegado a 27 leguas de Falmua (Falmouth).

<sup>313</sup> AGS, GA, Leg. 491-73. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II. 2 noviembre de 1597 <<Sobre el dicho cauo de Zizarga>>. (Torres Falcao da Fonseca 2005, 145).

<sup>314</sup> AGS, GA, Leg. 491-74. Relación de la navegación que con su galeón hizo el general Estefano de Oliste. <<Sobre el dicho cauo de Zizarga>>, 2 de noviembre de 1597. (Torres Falcao da Fonseca 2005, 147).

noviembre la inmensa mayoría de los buques de la Armada habían regresado a los puertos del norte, principalmente a Galicia. El 21 de noviembre, sólo en Ferrol y La Coruña, se encontraban a salvo 108 buques, faltando algunos como los de la escuadra de Aramburu (Fernández Duro 1895-1903, 167). Tras su regreso la Armada fue disuelta (González López 1970).

Ya desde la partida, se temía a lo avanzado de la estación por lo que un temporal podría dar de nuevo al traste con esta nueva intentona. Sin embargo como hemos visto, éste era el momento para intentar situar una Armada en el norte de Europa partiendo de la península ibérica. Intentar un asalto en primavera o verano era mucho más complicado por cuanto los vientos son predominantemente contrarios.

Las bajas no están claras, oscilando la lista de pérdidas entre 1 y 18 buques (Fernández Duro 1895-1903, 167). Un fraile regresado de la expedición da cuenta en La Coruña de haberse perdido el galeón San Lucas, una urca, otra embarcación y días después, el galeón San Bartolomé con toda su gente y 90.000 ducados (Fernández Duro 1895-1903, 167). Puede ser que la realidad se encuentre en torno a los 11 buques perdidos. Además, tripulantes y soldados sufrieron bastante durante la jornada. Hasta el propio Pedro de Zubiaur contrajo una grave enfermedad que estuvo a punto de costarle la vida, consecuencia de <<estar mojado todo el día, sin poder mudarse el vestido>> (M. Gracia Rivas 2006). Muchas de las bajas se achacaron a la mala calidad del bizcocho, razón por la cual había caído enferma muchísima gente<sup>315</sup>.

A finales de octubre de 1597, el capitán general de Galicia comienza a dar cuenta a la Corte del regreso a La Coruña de varios buques de la Armada que había salido pocas fechas antes de la ría de Ferrol. El día 7 de noviembre de 1597, desde La Coruña el adelantado explicita sus pérdidas:

En Çedera que es siete leguas de aquí entro un nauio y en Corcubion que es de la otra parte del Cabo de Finisterra entraron dos otro nauio entro esta tarde tambien en Ferrol, de manera que ya no faltan sino quatro / e que da cuidado es el Santiago de Galiçia Arragueçes (de Ragusa) pero como he dicho es nauio muy fuerte y le vieron despues de hauer pasado el rigor de la tormenta, espero en Dios que esta en saluo<sup>316</sup>.

El rey se congratula en carta del 5 de diciembre que se haya salvado el galeón Santiago en Ribadeo, mientras que se ha perdido el San Bartolomé en Vivero sin que sus habitantes hicieran nada por el salvamento (Frías 1969-1970). Pero parece que las noticias del rey estaban confundidas pues el Santiago de Galicia a la postre se hundió en Ribadeo, mientras el San Bartolomé no se perdió en Vivero<sup>317</sup> como se ha venido defendiendo hasta no hace mucho. Bernabé de Pedroso, 16 de noviembre de 1597:

El Galeón San Bartolomé hauia entrado en Vibero y con una gran tormeta que hubo el miercoles pasado se desmarro dentro del puerto huiendo rrompido cinco cables y los hecho el biento a la mar<sup>318</sup>.

<sup>315</sup> AGS, GYM, leg. 135.

<sup>316</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 136.

<sup>317</sup> Don Alonso de Velasco, en una carta fechada en La Coruña el 16 de noviembre de 1597, dice que el galeón San Bartolomé ha entrado en el puerto de <<Vibero>> donde se detuvo unos días y que iba en dirección a Vizcaya. AGS, GYM, leg. 491.

<sup>318</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 190.



El San Bartoloé terminaría perdiéndose en Mundaca (Trápaga Com. Pers.) con gran pérdida de vidas.

A Ribadeo arribaron asimismo dos carabelas, suponemos que de esta misma flota, tras muchas penalidades, tantas que su comandante, Diego de Quiñones, arrojó sus despachos al mar, temeroso de que el enemigo se hiciera con ellos.

El sobrevivir al viaje no era sin embargo garantía de seguridad. Al regreso de la Armada se planteaba el inconveniente de la falta de sustento para la tropa en Galicia, en Ribadeo tuvieron serios problemas en este aspecto. La idea de la Corte era su envío a Portugal y Andalucía, pero la falta de víveres planeaba también sobre su traslado tanto por tierra como si el abastecimiento se pretendía realizar por mar (Frías 1969-1970, 89). El monarca ordena que la caballería presente en la Armada se dirija a Castilla. El Capitán General establece un servicio de vigilancia para detener a los desertores, capturando al poco a setecientos de ellos (Frías 1969-1972).

Este nuevo fracaso en trasladar el conflicto a las islas tampoco supuso una quiebra en el esfuerzo naval hispano en el Atlántico. A finales de ese mismo año de 1597, 8 galeones de la Armada del Adelantado se hacen de nuevo a la mar (Frías 1969-1970, 90). El fiasco sí supuso un golpe moral en la Corte. El secretario Andrés de Prada lo expresaba así:

Nos ha desanimado bravamente la vuelta de la Armada y el dar por consumido quanto se ha travajado y gastado en ella, y no veo la forma de proseguir el Intento que se tenía porque toda la Hacienda que el Rey tiene agora no basta para ello, ni sería bueno que por causa tan incierta se pusiese en peligro a lo que es propio y patrimonio antiguo. Dios alumbre a los que han de resolver (Frías 1969-1970, 91).

Sancho Martínez de Leiva, frustrado el proyecto de invasión, recibió el encargo de conducir a Flandes las 40 compañías de infantería española alojadas en Galicia. Zarpó de El Ferrol el 17 de febrero de 1598 y arribó en seguridad a Calais, el 26 del mismo mes, con la armada de Martín de Bertendona.

### 7.18.-Armada de 1599

La situación en Galicia en el año 1598 no era muy halagüeña por la epidemia de peste que se había declarado en la región. Así el 12 de septiembre de 1598 el todavía príncipe Felipe<sup>319</sup> le comunica a Luis Carrillo de Toledo que la escuadra de Zubiaur no entrará en los puertos gallegos con los refugiados que transporta de Bretaña por <<temor a la infección>> (Frías 1969-1972).

La retirada de la Armada de 1596, lo mismo que ocurriera con la de 1588, no supuso en ningún caso la cancelación de los intentos de conseguir una victoria sobre Inglaterra en su propio territorio, o al menos hacerle distraer fuerzas del escenario flamenco. Para el año 1599 se preparó una nueva intentona con base en Ferrol. Su objetivo en esta ocasión era Inglaterra o Irlanda, constaba de 61 buques y galeras. Estas fuerzas sin embargo debieron distraerse para colaborar en la defensa de los archipiélagos atlánticos de Canarias y Azores (Pi Corrales 1983, 179) ante la amenaza de una gruesa Armada holandesa que amenazó La Coruña, Lisboa, Sanlúcar y acabó derrotada en Las Palmas.

<sup>319</sup> El futuro Felipe III.

### 7.19.-Armada holandesa de 1599

El puerto de La Coruña, sede de la capitanía general del Reino de Galicia, era un bocado jugoso, por lo que diferentes armadas intentaron, o al menos amagaron, hacerse con la ciudad. Un ejemplo es la Armada anglo holandesa de 1596, cuando regresaba tras el saqueo de Cádiz. A los intentos ingleses de tomar una ciudad gallega, especialmente La Coruña, se unieron pronto los holandeses. Previamente a la partida de los Países Bajos, ya se tenía noticia de la preparación de una Armada, merced a los servicios del espionaje español. La fortaleza ya estaba en alerta desde el mes de abril por carta real a través del servicio secreto que avisó de su partida. La guarnición coruñesa había sido reforzada con 300 soldados bisoños y se habían puesto en alerta las vigías de la costa (Frías 1969-1970). Al fin, a principios de junio, una armada de 74 buques, bajo el mando de Pieter van der Does y Jan Gerbrandtsen entró en la ría de La Coruña con ánimo de tener más éxito que el cosechado por los ingleses en el año 1589. Recibidos con las fortificaciones de la ciudad, mejoradas desde la intentona inglesa, se les ofreció nutrido fuego, por lo cual los holandeses optaron por retirarse (Granados Loureda 2011).

Esta armada tomó el camino habitual de los ingleses, Lisboa y Cádiz, ciudades que asimismo acosaron sin éxito<sup>320</sup>. Las fuerzas holandesas, tras amagar ante Sanlúcar de Barrameda, fueron destrozadas en la conocida como batalla de Batán en Gran Canaria. La defensa de otros puertos del reino de Galicia se basó en el aprestamiento de vigías en la costa y en el desplazamiento de 500 soldados veteranos de la armada de El Ferrol a lo largo de la costa hasta Baiona tras el amago ante la capital (Frías 1972-73).

Asistimos una vez más a la facilidad de acceso de las costas gallegas desde el norte de Europa en época veraniega. Los vientos predominantes de componente norte, especialmente el nordeste, eran un vehículo perfecto para los ataques de las fuerzas norteañas. No sería el último de los ataques holandeses a las costas gallegas. En 1607 siete buques de esa nacionalidad asaltaron Vigo, debiendo retirarse ante la amenaza de la Armada de Vizcaya al mando de Antonio de Oquendo. Pronto, en 1609, la firma de la tregua con Holanda puso fin también a la amenaza holandesa, aunque fuera sólo de momento.

---

<sup>320</sup> Esta expedición fue un rotundo fracaso pues el escaso botín obtenido no sufragó los gastos de una expedición que no era más que una empresa comercial disfrazada de motivos militares. Derrotados en la isla de Gran Canaria por los isleños con gran número de bajas tuvieron que conformarse con asaltar la isla de Sao Tomé donde aparte de un exiguo botín, embarcaron en sus naves la malaria que se tomó gran número de vidas. Todavía a su regreso y a la vista de Flesinga uno de los galeones de esta empresa fue capturado tras un breve combate por una galera española.

## 8.-PARTICULARIDADES DE LA ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA EN EL ATLANTICO NORTE ESPAÑOL

A veces, el silencio  
es la peor mentira  
Miguel de Unamuno

No xardín do fondo mar.  
Durmen os sonos antigos  
No berce mol do craro luar  
Urbano Lugrís

La arqueología estudia el pasado humano a través de restos materiales. Es un método para la recuperación, estudio y reconstrucción del pasado del hombre (Hester, Heizer y Graham 1988, 12). Esta disciplina se aplica independientemente del medio en que se realice, sea este el subacuático o el aéreo. Es muy difícil encontrar algún aspecto del pasado que no haya dejado rastros susceptibles de ser estudiados mediante esta disciplina histórica. <<Es tanto una actividad física de campo como una búsqueda intelectual en el estudio o el laboratorio>> (Renfrew y Bahn 1993, 9).

Cuando se piensa en patrimonio sumergido automáticamente se asocia con aquellos barcos hundidos que guardan una gran cantidad de vestigios de valor monetario (tesoros), lo cual es una visión influenciada por los medios de difusión, sin embargo el patrimonio sumergido es mucho más que esto (Zuccolotto 2013).

Conocemos fehacientemente la actividad humana en lugares y momentos muy alejados temporal y espacialmente de nosotros y sin embargo somos incapaces de comprender la funcionalidad o la manera de desarrollar una actividad en lugares y momentos mucho más cercanos. Es entonces cuando aparece la Arqueología como el único método capaz de reconstruir el pasado. Pero sería un error considerar que los arqueólogos nos dedicamos a descubrir el pasado, en realidad <<el registro arqueológico está aquí, con nosotros, en el presente>> (Binford 1988, 23.)

En la actualidad, en la mayor parte de nuestro país, carente de una verdadera política en la gestión de su ingente Patrimonio Cultural Subacuático, y con la total ausencia de profesionales de esta disciplina en los órganos de decisión, se ha llegado a identificar a los cazatesoros como el mayor riesgo al que está sometido nuestro Patrimonio Cultural Subacuático. La atención mediática, volcada sobre la espectacularidad de las actuaciones de estos depredadores y de algunas de sus 'recuperaciones' ha llevado a la sociedad y a muchos de los responsables del Patrimonio Cultural Subacuático a quedar cegados ante el ruido mediático sin comprender el verdadero alcance de los riesgos a los que está sometido este Patrimonio.

El Patrimonio Subacuático es quizás el rastro de actividad humana más reciente que se ha admitido dentro del Patrimonio Cultural, siendo sólo superado con algunos aspectos del Patrimonio electrónico en general o informático en particular. Todavía en muchos casos es necesario defender su importancia y la necesidad de proceder a su protección, incluso ante los propios mecanismos de la administración encargados de su conservación.

El Patrimonio Cultural Subacuático constituye un legado común de la Humanidad situado en el fondo de una masa de agua, sean estas Océanos, mares, ríos, cuevas y acuíferos, lagos, marismas o cualquier otro... Este legado constituye un registro arqueológico continuo en los fondos de todos los mares y océanos interconectados

formado por los restos materiales de todas las culturas y naciones que se hayan asomado al mar, y aún de aquellas cuyos recursos o manufacturas fueron transportados como cargamentos.

Gran parte del registro arqueológico está constituido por los restos de objetos móviles -buques- que se desplazaron con mayor o menor libertad a lo largo de las masas acuáticas. Dado que muchos de estos barcos quedaron depositados bajo las aguas, en ocasiones a considerable distancia de su origen cultural, en parajes que hoy pertenecen a diferentes naciones, no podemos establecer que el Patrimonio Cultural Subacuático tenga una adscripción clara o única en cuanto a su situación física actual. Este patrimonio tan heterogéneo es una buena oportunidad para fomentar los intercambios y la colaboración entre equipos de investigación y naciones diversas. La diversidad de orígenes culturales no debe permitir caer en maniqueísmos respecto al origen cultural de cada objeto o yacimiento, el legado subacuático se debe conservar, estudiar y divulgar per se, independientemente de su origen cultural o cronológico. Se trata de un testigo único de un pasado irrepetible, es por tanto un elemento no recuperable en caso de destrucción o alteración, que será, por regla general, siempre irreversible y definitiva.

La conservación, estudio y salvaguarda del Patrimonio Cultural Subacuático para su transmisión hacia el futuro, es responsabilidad única de las agencias y organizaciones que en cada espacio geográfico tienen competencias en la gestión del pasado cultural. Esta responsabilidad debería realizarse mediante organismos específicos dotados de medios materiales y humanos especializados y con presupuestos independientes. En el caso gallego y, por decisión propia, hasta las doce millas del mar territorial, la responsabilidad sobre la gestión del Patrimonio Cultural Subacuático recae sobre la administración autonómica gallega. Esta responsabilidad se ha ido ejerciendo, con altibajos, en función de los intereses de los responsables de esta gestión y en función de las disponibilidades presupuestarias, siendo siempre la última de las prioridades. La administración autonómica gallega carece de personal especializado dedicado a esta actividad, en ocasiones pudo disponer del mismo<sup>321</sup>, pero fue derivado a otras tareas en función de los vaivenes del departamento encargado del patrimonio impuso a la gestión de los recursos culturales situados bajo el agua.

Para una correcta gestión del Patrimonio Cultural Subacuático en cualquier lugar, consideramos deseable desligar orgánicamente las estructuras de estudio y conservación del mismo de otras afines, en especial aquellas destinadas a gestionar el patrimonio cultural emergido. Con ello sería posible evitar el desvío de recursos hacia actividades no relacionadas con su protección. La escasez de recursos disponibles en general para la protección y estudio del pasado cultural hace imprescindible este aspecto. Situación que se ve agravada por la especificidad del medio en el que se desarrolla

Al ser la administración la que debe abordar la gestión de este recurso cultural, éste queda desprotegido si, como ocurre en el caso gallego<sup>322</sup>, aquella es incapaz de gestionarlo aunque sea de una manera somera.

<sup>321</sup> En concreto un especialista en restauración desplazado desde el Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena, además de un funcionario de la propia Consellería de Cultura dedicado profesionalmente a esta disciplina con anterioridad a su entrada en este departamento.

<sup>322</sup> Y en tantos lugares de la España autonómica actual.



La ausencia de una política oficial acerca del importantísimo Patrimonio Cultural Subacuático o la inacción de las administraciones, no debe ser impedimento para la investigación. Es responsabilidad de los que abordan este campo de las ciencias históricas investigar, aunque sea sin trabajos de campo avanzar hipótesis e iniciativas que, permitan ofrecer resultados, como es el caso de gran parte de esta tesis doctoral.

No podemos consentir que por la dejadez de los responsables en la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático, o por las dificultades que imponen para intervenir en el medio subacuático, perdamos oportunidades de avanzar en un conocimiento, que a la postre redunde en su conservación.

Estos estudios no deben tener como propósito único la recuperación del fondo marino de estructuras, objetos o cargamentos. Esta disciplina debe garantizar la conservación, promover el estudio científico y la transmisión de los resultados a la sociedad por todos los medios posibles.

Una vez identificados los riesgos que amenazan a cualquier elemento del patrimonio Cultural Subacuático, se debe proceder al estudio, garantizando su protección. La recuperación de materiales del medio subacuático debe de estar siempre fundamentada en sólidas razones que lo aconsejen. La Arqueología Subacuática no puede pasar por una simple recuperación de objetos, eso es más la actividad de cazatesoros y expoliadores. Esta disciplina tiene dos objetivos principales, el primero es la conservación de los restos materiales que el pasado humano nos ha legado y el segundo, aunque no menos importante su conocimiento, como vía para su divulgación a toda la sociedad.

Sólo en casos de que los restos materiales del pasado estén en evidente riesgo de desaparición o con objeto de evitarles daños, o bien que sea la única opción para su estudio, se puede contemplar su extracción del medio subacuático. Esta recuperación sólo debe ser abordada en caso de contar con los medios auxiliares, tanto humanos como materiales suficientes que garanticen la seguridad de la extracción y la conservación de ese Patrimonio. Nunca debe contemplarse la extracción de objeto alguno en caso de no contar con especialistas, medios e instituciones que puedan hacerse cargo de su conservación a largo plazo.

Para algunas mentalidades, cualquier cosa que desaparezca bajo las olas pareciera perderse definitivamente. Nada más lejos de la realidad. Lo que arrojamamos al mar, allí permanece, en muchas ocasiones en mejores condiciones de conservación que el que permanece en la superficie<sup>323</sup>. Las especiales condiciones que se producen en el medio marino, conllevan que cualquier material entre en un estado de homeostasis y se mantenga en él debido a las escasas variaciones de temperatura, salinidad, pH y gases disueltos que se registran en ese medio.

Los restos materiales de la actividad humana conservados bajo el agua podemos enumerarlos en las siguientes categorías: embarcaciones y otros medios de transporte, instalaciones portuarias, muelles, astilleros, ofrendas y objetos aislados (Zuccolotto 2013). A ellos podríamos añadir, como categoría genérica, el registro arqueológico sedimentado en los puertos históricos que constituye un panorama diacrónico de la evolución histórica de los mismos.

Las categorías citadas más arriba estarían incompletas si no introdujéramos los parajes una vez emergidos y hoy situados bajo las aguas. Las variaciones del nivel del

<sup>323</sup> Numerosos ejemplos a lo largo de todo el planeta así lo demuestran.

mar han fluctuado en numerosas ocasiones en el pasado tanto de forma general como con inundaciones locales provocadas por diferentes fenómenos. Nuestra civilización actual, situada en un período interglaciario, está descubriendo, cómo paisajes completos, una vez planicies costeras, se encuentran hoy bajo las aguas<sup>324</sup>.

Bajo las aguas existe un patrimonio que, englobando al subacuático, abarca la relación humana con el medio marino. 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.

A través del **Patrimonio Marítimo** se nos muestran las claves para entender que la Historia no es un compartimiento cerrado. Existen sutiles lazos que interactúan por debajo del simple hecho histórico, que nos permiten alcanzar diferentes referencias culturales, reinterpretables a través del bagaje cultural propio de cada observador. La presencia de buques naufragados de muy diversas procedencias, supone una clara diferencia respecto a ese otro patrimonio cultural ‘inmóvil’ que supone los elementos físicos del pasado de los habitantes de un territorio determinado. Los restos de buques naufragados -como objetos muebles que fueron un día - nos acercan a sociedades distantes, acercando una realidad exótica al espacio donde se ubican tras su naufragio.

El Patrimonio Marítimo gallego no es sólo la suma de los restos materiales generados por la historia regional o nacional, los restos materiales aquí localizados, tanto en el medio subacuático como en el aéreo, son consecuencia de la historia general de



Fondo formado por turba, restos de una antigua laguna litoral, en la playa de Cariño, La Coruña. Fot: MSC.

<sup>324</sup> Gran parte del Mar del Norte era una planicie emergida que conectaba lo que un día habría de ser las islas británicas con el resto del continente europeo. En concreto en el noroeste peninsular existen paisajes hoy sumergidos en el entorno de la Ría de Arosa, Guidoiros, o en varias lagunas costeras hoy sumergidas en los entornos de Cariño, Barreiros, etc.

Europa, que a través de las diferentes culturas y naciones que la han constituido, han escrito varios capítulos de la Historia Universal en estas aguas. Los naufragios de embarcaciones de la mayoría de las naciones europeas, además de las instalaciones industriales, civiles y militares que se conservan en las costa, 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, y más allá al resto de océanos del planeta.

La desidia en cuanto a la conservación de este Patrimonio Cultural Subacuático situado en Galicia, resulta más dramática, si cabe, por constituir un elemento único y diferenciador frente a la uniformidad del patrimonio cultural situado en tierra firme. Mientras en tierra firme, sólo podemos contar con encontrar restos materiales de las culturas que habitaron el territorio, en el mar, la grandeza del mismo como espacio de comunicación y relación de los seres humanos permite aspirar a identificar restos materiales de cualquier cultura que se haya asomado a este espacio marítimo y esto es, casi cualquier cultura que en Europa se haya desarrollado al menos en los últimos 2500 años.

Frente a la visión continental de considerar al mar como una fuente de problemas, se echa de menos una visión más práctica, capaz de considerar las oportunidades que nos ofrece. En este caso, una vía para abrir nuestro acervo cultural a numerosos países cuya Historia ha dejado huellas en nuestros fondos marinos y en nuestras costas.

### 8.1.-Arqueología subacuática en Galicia

Si no es ahora, ¿cuándo?,  
Si no somos nosotros, ¿quién?  
(Frase de la vida)

La Historia navegó sobre embarcaciones que a lo largo de milenios 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 un espacio submarino del que no todos somos conscientes, pero que es muy real pese a encontrarse en un medio hostil a la presencia humana<sup>325</sup>.

Esta cultura material, formada por diferentes culturas y con variado origen geográfico y cronológico, es susceptible de ser estudiada con metodología científica. Si en toda Europa y en numerosos otros países contemplamos un espectacular desarrollo de la arqueología subacuática en las últimas décadas, en España, sobre todo en Galicia, sólo contemplamos pasos atrás en una ruta sugerida ya desde organismos internacionales<sup>326</sup>.

<sup>325</sup> El 70 por ciento de la superficie del planeta está cubierto por las aguas.

<sup>326</sup> España ratificó la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático en el año 2005, en ella se recoge: Artículo 2 - Objetivos y principios generales.

3. Los Estados Partes preservarán el Patrimonio Cultural Subacuático en beneficio de la humanidad, de conformidad con lo dispuesto en esta Convención.

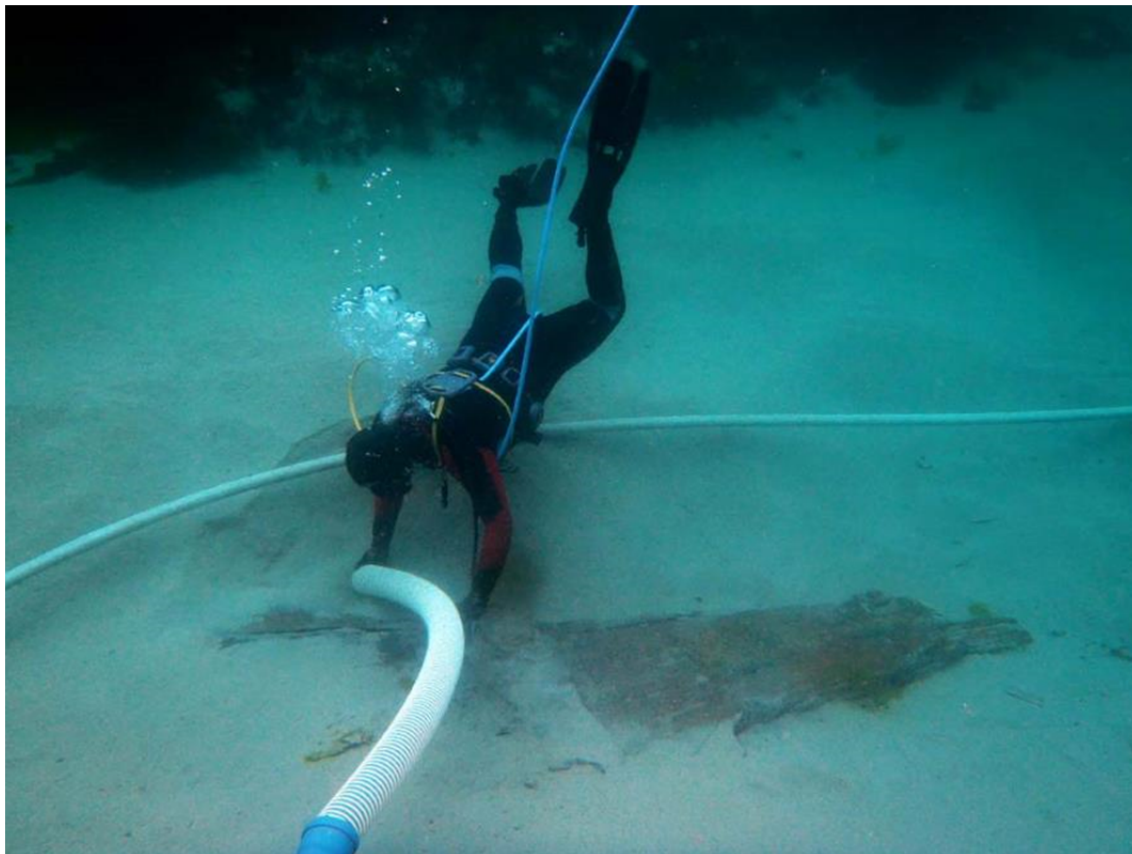
<http://portal.unesco.org/es/ev.php->

[URL\\_ID=13520&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13520&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

En las aguas del noroeste peninsular, 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 principales corrientes culturales europeas. Las relaciones humanas tienen en el medio marítimo una vía de comunicación de primer orden, la más poderosa conocida. La situación geográfica de Galicia ha provocado que este territorio se encuentre frente a la que sin duda es la más importante de las vías de comunicación desarrolladas por mar.

La extraordinaria riqueza de buques naufragados en estas costas y que hoy constituyen un legado cultural de primer orden no tiene otra explicación más que la densidad de ese tráfico marítimo y las en ocasiones duras circunstancias que los fenómenos meteorológicos imponen a la navegación. Los conflictos humanos y los accidentes de las más variadas causas completan el círculo de motivos.

La teoría de paranoicas conspiraciones internacionales para hundir determinados barcos en nuestras costas (Patricio Cortizo 2000) no se sostiene bajo ningún punto de vista. Lo que siempre existió, existe y seguirá existiendo es el aprovechamiento de los objetos que el mar arroja a la costa, objeto único de los raqueros, junto a incursiones esporádicas a los buques abandonados. Además de despojar cadáveres de sus ya, aunque sólo para ellos, inútiles pertenencias. En el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia, se define raquero como el que se ocupa en andar al raque, dando a esta última palabra el significado de <<Acto de recoger los objetos perdidos en las costas por algún naufragio o echazón>>. Ocurre que en español, ni por supuesto en gallego, existe una palabra que designe a aquel que se dedica a provocar naufragios y esto sencillamente porque no ha existido nunca tal actividad, al menos en nuestras costas. Los buques no necesitan una razón extraña para



Limpieza del timón del pecio de punta Restelos. Fot: Archeonauta.



perderse, las falsas historias referentes a la actividad de naufragadores, si es que debiéramos encontrar un término para definirlos, en las costas gallegas, no son más que infundios sin la menor base, histórica, o de sentido común.

Y es que no existe el menor documento que apoye la teoría conspiracionista. Desde mediados del siglo XIX la pérdida de un buque es seguida por una investigación en la que se analizan las causas del naufragio, al capitán se le somete a una encuesta, así como a sus oficiales y tripulantes. Esta encuesta puede conducir a un juicio si se aprecian hechos que puedan ser constitutivos de delito. Si en algún caso existiera algún tipo de iniciativa por parte de los habitantes de la costa para provocar el naufragio de embarcaciones, hubiera salido a la luz, y en ese caso la prensa, los parlamentos español y extranjeros, las compañías aseguradoras, los gobiernos y cualquier otra instancia implicada, señalarían a los habitantes de la costa gallega como asesinos y se habrían tomado las medidas oportunas.

Desconozco el motivo para lanzar infundios de tal calibre, no comprendemos el objetivo por el que ciertos autores están intentando convertir en criminales a personas ni peores ni mejores que los de cualquier otro lugar, pero que cuando hubo necesidad de salir al mar a rescatar tripulantes de buques en peligro, o de recoger cadáveres por la playa y darles sepultura, estaban ahí. Y así lo reconocieron la prensa, los parlamentos de la época, las compañías aseguradoras, los gobiernos y hasta la española Sociedad de Salvamento de Náufragos mediante menciones, premios y recompensas. Sobre todo lo reconocieron los propios náufragos, quienes en ningún caso de los más de 700 buques documentados perdidos en Galicia en han hecho mención a semejante circunstancia.

No deja de resultar curioso que en la mayoría de los naufragios dados como provocados, hubiera supervivientes que en ningún caso han achacado la pérdida de sus buques a factores externos. Ni tan siquiera los oficiales al mando de los buques perdidos buscaron la disculpa fácil de arrastrar por el fango el nombre de aquellas personas que tanto dieron por asegurar su vida y bienestar tras un naufragio.

Nada demuestra hasta hoy la existencia en Galicia de tan siniestras prácticas que, de haber existido, habrían dejado algún rastro documental. Nadie hasta ahora ha sido capaz de sacarlo a la luz, con lo cual el planteamiento de los naufragios provocados no alcanza de ningún modo el carácter de hecho cierto que algunos pretenden otorgarle. La acción de duros temporales del oeste en el invierno, junto a densas nieblas en verano, además de las corrientes costeras, han llevado al desastre a numerosas embarcaciones en este tramo de costa con merecida fama por su dureza. Sin necesidad de buscar novelescas interpretaciones a la abundancia de accidentes marítimos.

Muchos de los naufragios generados por estas relaciones, situados a escasa profundidad, fueron localizados por pescadores mediante la utilización de un arte de pesca denominado espejo. Consiste en un cubo de madera con un cristal en su fondo que, depositado sobre el agua, permite contemplar el fondo de la misma manera que unas gafas de buceo. El alcance de este sistema lo extendía hasta una profundidad que en días excepcionales podía alcanzar los veinte metros. Existe una versión más antigua que consistía en esparcir grasa de pescado sobre la superficie obteniendo un resultado inferior aunque válido para la pesca de determinadas especies bentónicas.

Galicia es uno de los marcos más adecuados para proceder al estudio de los restos materiales del pasado situado bajo el mar. Los campos de la arqueología subacuática y el Patrimonio Histórico y Cultural encuentran en estas aguas un espacio muy favorable para su desarrollo, no solo por su abundancia y variedad sino por las

favorables condiciones que existen para su estudio. La riqueza y variedad patrimonial que cobija bajo sus aguas, la facilidad del acceso y las propias condiciones físicas de sus aguas convierten a este tramo de la costa en una de las mayores concentraciones de yacimientos arqueológicos subacuáticos accesibles y localizados en todo el mundo.

Ante la falta de un Inventario Patrimonial actualizado que lo sistematice<sup>327</sup>, herramienta básica de conservación del Patrimonio Cultural, carecemos de la herramienta básica de una correcta gestión que facilita su conservación<sup>328</sup>.

Una norma de utilización de los parajes submarinos desde el punto de vista patrimonial sólo podrá establecerse de manera definitiva a partir del momento en que se conozca aquello que puedan albergar. Bien a través de una recopilación exhaustiva de la información disponible y mediante la realización de los trabajos de campo necesarios para facilitar este conocimiento.

Como primera medida necesaria para una correcta protección de este Patrimonio es necesario proceder a su identificación y localización. Pero además es necesario dar a conocer esa información mediante la difusión de la misma. Ya en el año 1985 se expresaba lo siguiente:

Va siendo hora de que la información se recupere y llegue a manos científicamente competentes, pero además de la información los materiales Patrimonio del Estado. Y va siendo hora también de que el interés que a todos los niveles despierta la Arqueología, se traslade, correcta y encauzadamente, hacia este campo tan nuevo y tan viejo a la vez, pero sobre todo tan inexplorado por causas diversas y no siempre justificables plenamente (Martín-Bueno, y otros 1985)

Lo anterior, 31 años después, es decir, una generación entera más tarde, lo podemos suscribir punto por punto, pues sabemos que desconocemos más de nuestro objeto de investigación que lo que hemos llegado a conocer. Este desconocimiento además está agravado por la falta de diligencia en la comunicación de los datos, incluso entre aquellos especialistas que serían los encargados de procesarlos y darlos a conocer al gran público.

Pero además la ocultación de la información relativa al Patrimonio Cultural Subacuático resulta negativa en cuanto a su conservación y defensa. Su desprotección pasa por su ocultación o bien por el desconocimiento de su existencia. Al resultar desconocido es imposible protegerlo. El estudio del Patrimonio Cultural Subacuático no está dedicado al conocimiento exclusivo de una élite, o a ser ocultado indefinidamente de la información pública. Cualquier información debe ser expuesta públicamente. No existe motivo para su ocultación. En caso de existir datos sensibles que pongan en peligro la protección de un bien, el mecanismo pasa por proteger el mismo, no por ocultar su existencia. Esta información sin embargo sólo puede ser divulgada cuando el elemento en riesgo tenga garantizada su conservación por la implementación de medidas correctoras de protección.

<sup>327</sup> Hace ya algunos años, concretamente en noviembre de 2007, entregamos a la Dirección Xeral de Patrimonio un Inventario de Xacementos Arqueolóxicos Subacuáticos, superado en la actualidad.

<sup>328</sup> En los últimos meses estamos en conversaciones con la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural Subacuático con el objetivo de desarrollar un SIG (Sistema de Información Geográfica) que permita solventar esta carencia.

Lo estratégico de su situación, junto a la propia historia generada por este territorio, ha generado un registro arqueológico que va más allá de los naufragios y que también se pone de manifiesto en el registro arqueológico contenido en los numerosos puertos históricos de esta accidentada costa. Esta riqueza patrimonial se ha puesto de manifiesto en los últimos años durante las obras de construcción y mantenimiento de estas instalaciones. Gracias a los controles arqueológicos establecidos por los gobiernos autonómico y central, se ha podido estudiar y documentar numerosos nuevos sitios de interés patrimonial.

El estudio de la riqueza del Patrimonio Cultural Subacuático en aguas gallegas no se ha limitado a minimizar el impacto que sobre el mismo tienen las obras públicas en los puertos gallegos. En el año 2007 las autoridades autonómicas comenzaron una labor de inventario con la redacción de más de 700 fichas con información acerca de puntos de interés patrimonial. Una segunda fase de este proceso de Inventario se ejecutó en el medio subacuático con la localización, y estudio de algunos de los yacimientos descritos.

#### 8.1.1-El medio físico

En las costas gallegas las condiciones de salinidad se encuentran 34 a 35.6 gramos por litro de agua, aunque la misma puede variar en función del régimen de lluvias y la proximidad a la desembocadura de los ríos.

La temperatura del agua, fuertemente influida por la corriente cálida del Golfo, tiene una oscilación estacional en profundidades inferiores a 35 o 40m que pueden variar entre los 11°C en invierno hasta los 22°C que se pueden alcanzar en determinadas zonas durante el verano.

El régimen de mareas es importante en estas aguas, donde su amplitud puede alcanzar los 4,5m. En general es una zona muy expuesta a los temporales batida en



Fondo de la playa de Cariño donde se aprecian manchas de turba formadas en el medio aéreo y hoy sumergidas. Fot: MSC.

condiciones de temporal con olas que frecuentemente superan los siete metros de altura. Con los vientos del noroeste es con los que se alcanza la máxima altura de las olas, habiéndose registrado alturas máximas que han llegado a superar los 20m de altura.

Los bajos niveles de oxígeno, sobre todo bajo el sedimento y la reducción de los niveles lumínicos son asimismo factores que contribuyen a la conservación de los materiales en el medio subacuático.

### 8.1.2.-Aspectos biológicos

Estas aguas atlánticas se caracterizan por la variedad y riqueza de la vida que albergan. La variedad y densidad de la vegetación bajo el agua, hace que en la temporada estival sea tal la densidad, que llega a cubrir el fondo con gran cantidad de algas pardas en contextos rocosos y verdes en fondos blandos.

Es este un factor a tener muy en cuenta a la hora de planificar intervenciones arqueológicas subacuáticas en estas aguas, por cuanto pueden hacer inútiles determinadas tareas como la prospección arqueológica si se realiza sobre fondos rocosos en primavera o verano. Por otra parte este problema se solventa casi completamente en época invernal, si se trata de zonas expuestas a la acción del oleaje que durante los temporales arranca las algas fijadas a los fondos rocosos.

La época óptima para evitar este problema, es a partir del mes de febrero, cuando finalizan los temporales invernales y la vegetación submarina no ha comenzado su desarrollo.

Durante el verano pueden darse episodios de mala visibilidad debido a la proliferación de microorganismos en el agua favorecidos por la irradiación solar, éstos pueden comprometer la visibilidad durante largos períodos. La más famosa de estas explosiones de vida microscópica se conoce por marea roja, debido a la tonalidad que adquieren las aguas. Estos organismos pueden situarse por capas en la columna de agua variando la visibilidad en función de la profundidad. En ocasiones mala visibilidad en la superficie se compensa por excepcionales condiciones cuanto más profundo, o viceversa.

### 8.1.3.-Procesos estratigráficos

De la misma manera que en tierra firme, el trabajo arqueológico en el medio subacuático necesita en primer lugar conocer los factores medioambientales que afectan al depósito arqueológico antes de proceder a su interpretación.

Tres son los tipos de fondo más distintivos en las aguas costeras gallegas:

**-Fondos rocosos:** Son predominantes en aquellas zonas con una fuerte dinámica que impiden la sedimentación. En ocasiones densamente colonizados por algas y vegetación cuanto más superficiales. Esta vegetación, junto a otros seres incrustantes, puede enmascarar el fondo, colonizando y cubriendo incluso aquellos elementos de origen antrópico. Hay que señalar en este caso que las estaciones siguen la misma pauta bajo el agua, que sobre la misma, por lo que será mucho más efectivo intervenir en este tipo de fondos durante el otoño e invierno, más que en primavera o verano.

**-Fondos sedimentarios de naturaleza arenosa:** Formados por arenas situadas en ámbitos de playa, desembocaduras de ríos y en general en zonas de



moderado dinamismo que impiden la sedimentación de elementos de granulometría fina. En las zonas menos dinámicas pueden presentar praderas de plantas y algas

**-Fondos fangosos o limosos:** Situados en zonas con escasa o nula dinámica, son abundantes en el foninterior de las rías, en las desembocaduras de los ríos, en fondos portuarios y en el fondo de las rías, más abundantes cuanto más profundos. Abundan sobre todo en las zonas más densamente pobladas y en aquellos puntos cercanos a vertidos urbanos.

Otros tipos de sedimentos como los formados por elementos biológicos tales como conchas o maerl<sup>329</sup> se pueden encontrar en determinados lugares, normalmente en el interior de las rías, en zonas de poca sedimentación.

En todos los yacimientos subacuáticos estudiados hasta el momento en Galicia<sup>330</sup>, no existe una estratigrafía similar a la existente en los yacimientos arqueológicos terrestres. Este recurso de la Arqueología, que permite estudiar la evolución del lugar en base a los sedimentos acumulados, está casi totalmente ausente en el caso de la Arqueología subacuática. La diferencia viene provocada por un fenómeno geológico conocido como licuefacción. Este proceso se produce en lugares con un dinamismo suficiente para afectar al sedimento situado sobre el fondo marino. El movimiento transmitido por las olas al sedimento hace que entre los materiales que lo conforman aumente el agua intersticial. Este fenómeno se produce con mayor intensidad en arenas limosas y/o limpias. Las presiones intersticiales son tan elevadas que el oleaje llega a anular las tensiones efectivas, lo que motiva que las



Turba situada bajo el agua en el puerto de Cariño, La Coruña. Fot: MSC.

<sup>329</sup> Se trata de un tipo de algas coralinas que depositan elementos calcáreos a una tasa aproximada de 1 mm al año. (Blake 2003)

<sup>330</sup> Ribadeo, La Coruña, Testal (Noya), O Freixo (Outes), Vigo, Bayona, Punta Restelos, PAnxón, etc.

tensiones tangenciales se anulen, comportándose el terreno como un «pseudolíquido»<sup>331</sup>, provocando que los elementos más pesados que contienen estos sedimentos se acumulen en un único estrato situado allí donde la acción del oleaje no deja sentir sus efectos. La actuación del oleaje conlleva que los materiales arqueológicos tiendan a depositarse en un único horizonte de naturaleza diacrónica, allá donde ha llegado la acción del oleaje más fuerte<sup>332</sup>. En el caso de fondos con escaso desarrollo de materiales sedimentarios, los materiales arqueológicos más pesados se depositarán sobre el fondo subyacente de roca, allí donde la dinámica marina ya no es un factor de influencia.

#### 8.1.4.-Arqueología subacuática en Galicia y cambio climático

A pesar de que el clima terrestre es objeto de una variabilidad acusada en términos temporales geológicos, En nuestros días resultan perceptibles aspectos evidentes sobre la protección del Patrimonio Cultural Subacuático y aún marítimo.

La alteración de las condiciones climáticas a lo largo de los últimos milenios está afectando de manera irreversible al Patrimonio generado en ese período de tiempo, singularmente cuanto más antiguo. Las previsiones en este aspecto son pesimistas en cuanto se refieren a la variación de la línea costera, sobre todo en aquellos lugares que se encuentran en el espacio intermareal o a los situados más allá, en el ámbito de influencia de los fenómenos climáticos cada vez más anómalos (López-Romero y alii 2015) tanto sea en el medio aéreo como subacuático.



Pecio de la playa de Santa Comba (Ferrol), Ca. Siglo XVII, expuesto tras la pérdida de arena por los temporales sufridos en Galicia en el año 2014. Se puede apreciar en segundo término la retirada de la duna litoral. Fot: MSC.

<sup>331</sup> Esta es la razón por la que los naufragios, en lugares dinámicos, se entierran en la arena, no son cubiertos por ella.

<sup>332</sup> Si, por poner un ejemplo, el temporal más fuerte registrado para un punto dado se hubiese producido en 1927, existiría un solo estrato fértil compuesto por todos los materiales depositados hasta ese año. Otros fenómenos pueden desplazar los materiales englobados.

Si tal y como se predice en los modelos climáticos, el nivel del océano continúa aumentando, debido a la disminución del agua congelada en los polos, y Groenlandia, no sólo se verán afectados los yacimientos arqueológicos y otros elementos del Patrimonio Cultural emergido, sino que también resultarán afectados aquellos que se localizan bajo el agua. Los cambios en la línea costera provocados tanto por la elevación del nivel del mar como el desplazamiento de los sedimentos, procederán a cubrir zonas antes expuestas, retirando material sedimentario de otras zonas anteriormente cubiertas.

La variación del nivel del mar en Galicia es un modelo de subida constante durante todo el Holoceno. Entre los 2600 y los 1900 a BP hay un nuevo impulso de subida con una velocidad de 1,5 mm/a y se enlaza con el presente a través de una subida ralentizada con un ritmo medio de entre 0,5 y 1 mm/a. En el momento actual, la velocidad de subida media se ha incrementado. Ha sido calculada para este trabajo con las series de datos más largas suministradas por los mareógrafos (Permanent Service of Mean Sea Level) de La Coruña (1,5 mm/a con una serie de 66 años), de Vigo (2,6 mm/a, serie de 61 años) y de Santander (2,2 mm/a, serie de 61 años) (López-Romero y alii 2015).

Estas variaciones en el nivel del mar provocan procesos erosivos en la costa que no sólo amenazan a los yacimientos costeros, sino que en ocasiones han expuesto pecios situados en el intermareal, como son los casos de Remior, Santa Comba o Corme. En todos estos casos la exposición tiene como consecuencia severos daños sobre los yacimientos, tales como pérdida de estructuras, desarticulación de las mismas, etc.

## 8.2.- Riesgos y control de daños

El Patrimonio Cultural en general y el Arqueológico en particular es un recurso no renovable por cuanto cualquier elemento del mismo que se pierde es imposible de recuperar. Cuando desaparece el registro arqueológico lo hace definitivamente y para siempre, arrastrando consigo el conocimiento que hubiera podido aportar a propósito de la evolución histórica del lugar o elemento implicado. Cada yacimiento es un libro único que cuenta su propia historia y el de todos los aspectos a él asociados, si destruimos ese libro perderemos para siempre su información.

La falta de una actividad sistemática de investigación y protección del Patrimonio Cultural Subacuático en Galicia, tiene como consecuencia su progresiva destrucción, bien a manos de personas sin escrúpulos, o bien a consecuencia de procesos ambientales de naturaleza biológica o físico química. Este proceso, lejos de disminuir, no ha hecho más que acelerarse en los últimos tiempos por diversos factores en los que parece ser determinante la erosión marina sobre los espacios infra y supra mareales.

Existen mecanismos que afectan a la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático: mecánicos o físicos producto de la abrasión y erosión; electro - químicos como la oxidación y la corrosión; biológicos y el más insidioso de todos los factores: el antropogénico (Zuccolotto 2013).

Todas estas amenazas contra el Patrimonio Cultural Subacuático las podemos dividir en dos grandes grupos, aquellos de origen antrópico y los derivados de procesos naturales.

Cualquier yacimiento arqueológico subacuático, sea este pecio, estructura o registro arqueológico de cualquier tipo se encuentran afectados por la acción marina, tanto mecánica, biológica y/o electroquímica, además de resultar muy sensibles a los



efectos de la actividad humana, tanto por obras, dragados o a la acción de los cazatesoros o buscadores de recuerdos. Hasta tal punto es grave la situación que, de no tomarse medidas inmediatas, muchos de yacimientos situados en aguas del noroeste desaparecerán irremisiblemente.

Es en la conjunción de varios, si no todos los factores de riesgo que amenazan a la conservación de este legado en la que recalcan los mayores riesgos. Los procesos erosivos pueden poner al descubierto objetos o estructuras que rápidamente serán colonizadas por organismos, a la vez que quedan expuestos a la codicia de buceadores o a la actividad pesquera, a la vez que la acción mecánica de olas y corrientes afectarán a este legado que pudo haber sobrevivido durante centenares o miles de años. El deterioro sobre las maderas expuestas debido a la pérdida del sustrato que las cubre resulta evidente en determinados yacimientos. En estos lugares se han localizado fragmentos de madera, algunos de regulares proporciones, sueltos sobre el fondo tras haber sido expuestos por la pérdida de arena y arrancados por la acción mecánica del mar, es el caso del pecio de punta Restelos, el pecio de Remior en Barreiros y otros<sup>333</sup>.

Otro ejemplo de combinación de dos factores que comprometen la conservación de



Pecio medieval aparecido durante un episodio erosivo en la playa de Remior, Barreiros, Lugo en marzo de 2015. Además de los procesos erosivos apreciamos que la desaparición de los clavos de hierro debido a la oxidación, se ha producido un desplazamiento de los elementos que conformaban el casco de la embarcación. Fot: autor desconocido.

objetos sumergidos, es la del crecimiento de vegetación sobre elementos de interés patrimonial que debido al volumen que llegan a alcanzar contribuyen al desplazamiento de las piezas debido al oleaje y a las corrientes. Unido a la abrasión

<sup>333</sup> Un caso clarísimo lo constituye el del pecio del *Great Liverpool*, un vapor de paletas británico, hundido en la playa de Gures, Cee, en el año 1846.



inherente al proceso de arrastre al golpear contra el fondo y contra otros objetos, tenemos un efecto combinado de acción biológica, mecánica marina y abrasión que pueden comprometer seriamente la integridad de los objetos depositados.

El medio marino es mucho más estable que el aéreo, en cuanto a parámetros tales como salinidad, acidez, temperatura, luminosidad, etc. Sin embargo en algunos aspectos existen variaciones tanto estacionales como diarias. Podemos entender que con la profundidad disminuye la intensidad lumínica y los niveles de oxígeno disueltos en el agua. Estos dos factores son básicos para garantizar la conservación de determinados objetos en función de la materia en que están fabricados. Asimismo la temperatura será más estable cuanto más profunda, lo mismo que la acción mecánica producida por el oleaje.

La mayor parte de los yacimientos estudiados se concentran en zonas de escasa profundidad, por lo que los objetos en ellos depositados son muy sensibles a cuatro factores. La intensidad lumínica, las variaciones estacionales de la temperatura del agua, los niveles de oxígeno disueltos y la acción mecánica del agua.

#### 8.2.1.-Factores biológicos

Una de las características del ecosistema marítimo es su variedad en todo tipo de organismos que han ocupado todos los nichos biológicos que éste alberga. Lo que un día constituyeron naves o estructuras, y aún objetos, una vez sumergidos en el mar, en muy poco tiempo pasan a formar parte o a convertirse por sí mismos en un ecosistema. Pronto, tras la inmersión, los objetos sumergidos se convierten en sustrato donde se fijan organismos que a su vez atraen a otros que se alimentan de ellos y éstos a sus depredadores. En ocasiones un pecio o cualquier otro objeto pasa a convertirse en un oasis de vida allí donde ha quedado depositado. Esta nueva



Concreción formada por un conglomerado de proyectiles de artillería, que se intuyen en el conjunto ya colonizado por biológicos. Fot: MSC/ ForSEAdiscovery.

categoría - la de Patrimonio Natural - es un atributo que contribuye a enriquecer los yacimientos arqueológicos subacuáticos.

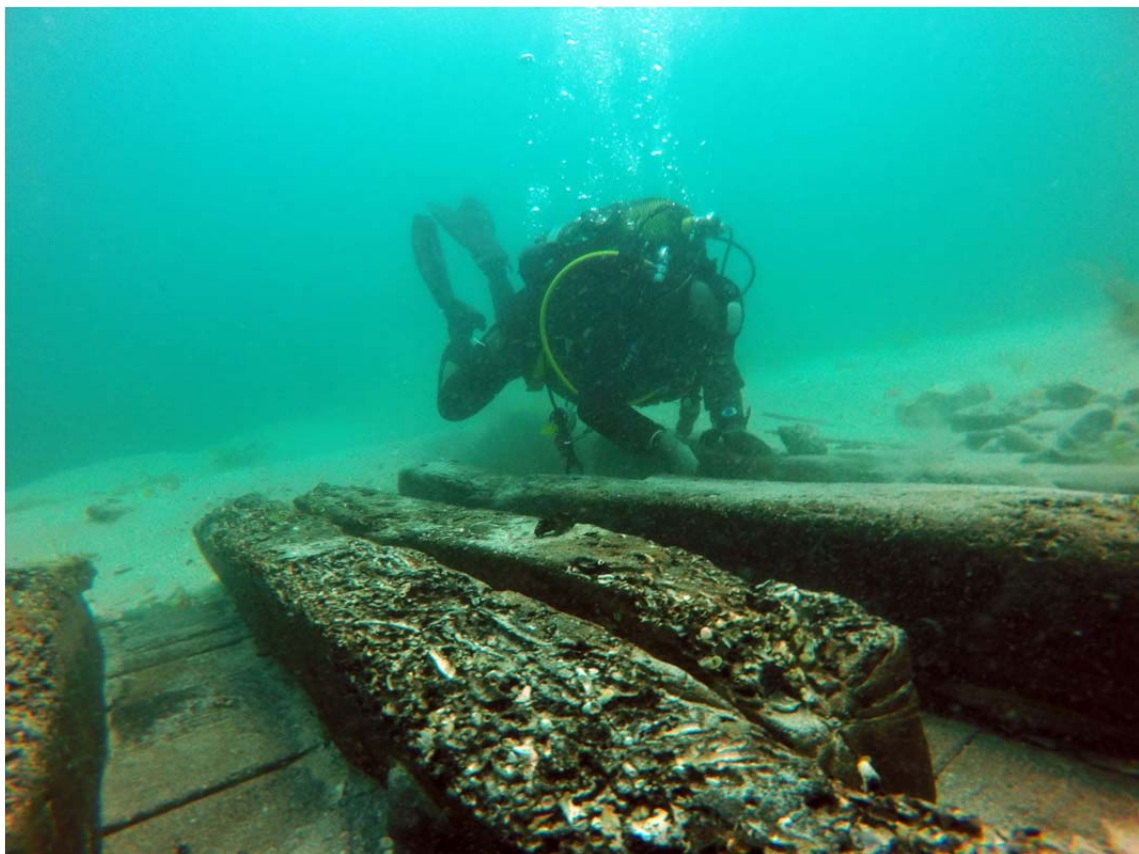
La colonización de diferentes organismos, sobre todo aquellos incrustantes, en ocasiones constituyen una protección de los propios objetos, sobre todo en aquellos de naturaleza metálica, al contribuir a aislarlos del oxígeno disuelto en el agua.

El organismo más dañino de los existentes para la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático es sin duda el conocido como *Teredo navalis* y en general todos aquellos pertenecientes a la familia terenidae. Estos animales se caracterizan por excavar largas galerías en la madera, utilizando para ello los restos de las valvas que la evolución adaptó para este fin. Esta actividad no deja huella en la superficie de las maderas atacadas por lo que esta infestación puede pasar desapercibida. En poco tiempo las maderas pueden estar tan afectadas que sencillamente desaparecen afectadas por los efectos mecánicos de corrientes y oleaje.

313

### 8.2.2.-Factores físico-químicos

La poca profundidad a la que están depositados la mayor parte de los yacimientos arqueológicos que nos ocupan conllevan que se encuentren en caspas de agua muy oxigenadas con lo que esto conlleva para procesos como la oxidación que ataca muy especialmente a los objetos fabricados en hierro.



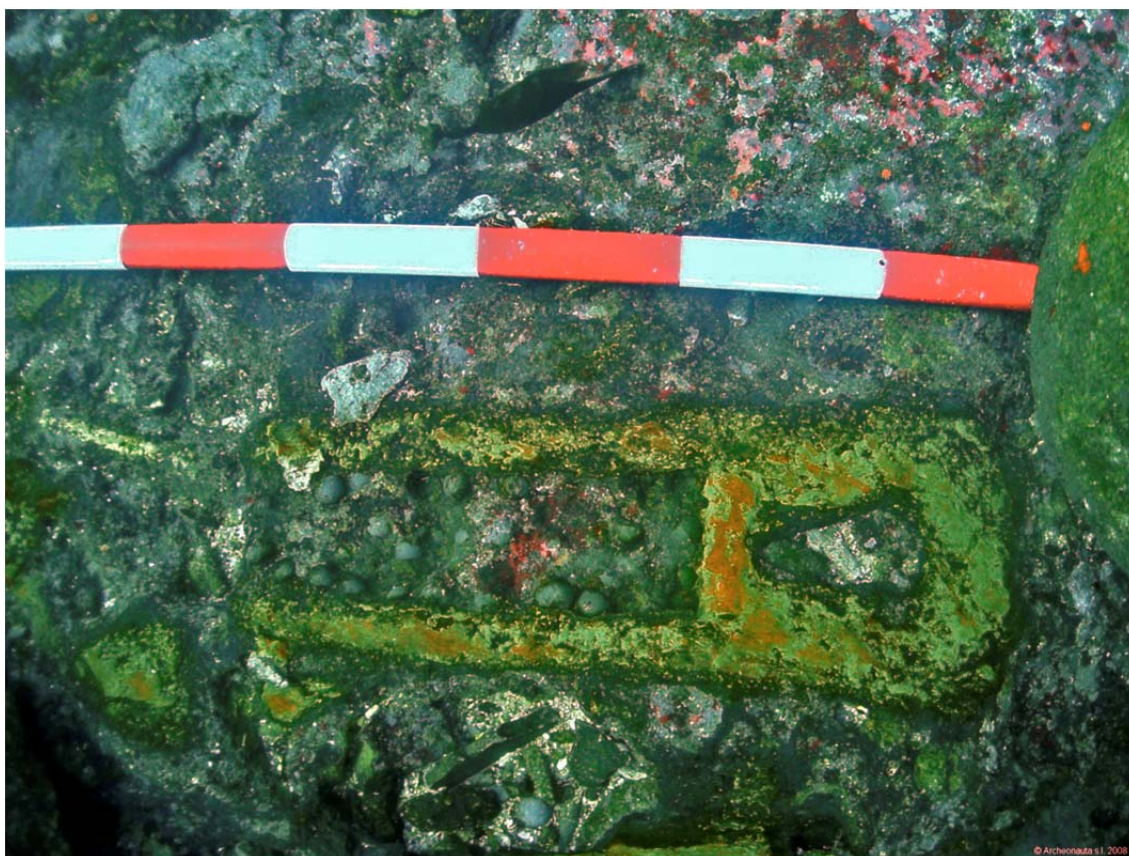
Cuadernas afectadas por moluscos terenidae, pecio Bayonnaise, Finisterre, La Coruña, a no ser que las maderas estén enterradas en el sedimento, su conservación es imposible a medio plazo en aguas gallegas. Fot: Beñat Eguiluz / ForSEAdiscovery.



La corrosión no sólo afecta a objetos aislados. Las propias estructuras de madera de los pecios, quedan afectadas por este fenómeno, al afectar a la clavazón de hierro, cuya desaparición provocará, el desprendimiento de las piezas que unen.

La insolación puede causar efectos de foto-oxidación en los materiales sensibles a este fenómeno. Los materiales metálicos, sobre todo los férricos reaccionan con su entorno englobando aquellos elementos con los que entren en contacto englobándolos en concreciones cuyo tamaño estará en función del volumen de los objetos sumergidos. Así en aglomeraciones de proyectiles o piezas de artillería, se pueden formar conglomerados que llegan a alcanzar algunas decenas de metros<sup>334</sup>.

La temperatura del agua es un factor estacional que puede comprometer la conservación facilitando o dificultando otros factores, especialmente los biológicos. El mar es un medio muy estable en cuanto a la temperatura se refiere, siendo las variaciones referidas a las estaciones del año más que a los ciclos día - noche. A este respecto la variación anual apenas superará los diez grados entre invierno y verano.



Bajo el jalón se aprecia un obús de artillería de 155 mm en el pecio del crucero británico HMS *Serpent*, hundido en la punta Boi, Camariñas en 1890. El proyectil ha sido seccionado a la mitad, mostrando el alojamiento de su carga explosiva a la derecha y su carga de metralla consistente en esferas de plomo en su alojamiento. Este efecto es resultado de la abrasión producida por las piedras y rocas arrastradas sobre el objeto a consecuencia del dinamismo transmitido por el oleaje. Fot: MSC.

<sup>334</sup> Como es el caso del pecio de la corbeta de la Armada Francesa *Bayonnaise*, embarrancada por su tripulación en la playa de Langosteira en el año 1803.

### 8.2.3.-Factores mecánicos

Los riesgos naturales no sólo están vinculados a la actividad biológica, las acciones mecánica y electroquímica del mar constituyen dos graves riesgos para la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático, quizás los mayores en determinados contextos.

El oleaje es una fuente de oxígeno muy importante, además que resulta letal para los objetos depositadas en las zonas más batidas porque impide la formación de sedimento y el efecto abrasivo de las rocas y objetos depositados sobre el fondo, al chocar unos con otros, provoca la continua afectación de los mismos y su desaparición, antes o después. Asistiremos entonces que en las zonas muy batidas, y por lo tanto, muy oxigenadas las consecuencias son mucho más visibles que en zonas más resguardadas. En estas es posible la existencia de depósitos sedimentarios que protejan, al menos en parte, al yacimiento o a algunos objetos. Los metales por otra parte sufrirán más acusadamente las consecuencias de la corrosión producto de la oxidación.

La combinación de una fuerte insolación y de elevados niveles de oxigenación del agua dará lugar a una elevada proliferación de microorganismos y ataques biológicos de todo tipo.

Hemos documentado en diferentes pecios la pérdida de sedimento debido tanto a las variaciones de las corrientes en puntos determinados, como a movimientos de los bancos de arena y a las consecuencias de la alteración de cursos fluviales por el aprovechamiento hidráulico de los ríos. El deterioro sobre los yacimientos estudiados resulta evidente debido a la pérdida del sustrato que los cubría. La exposición subsiguiente tiene como consecuencia desplazamientos de objetos sobre el fondo, principalmente la madera estructural, tras haber sido expuesta por la pérdida de arena y arrancada por la acción mecánica del mar.

Un aspecto concreto de las alteraciones mecánicas, documentado en varios pecios en las costas de Galicia<sup>335</sup> es el efecto abrasivo de las piedras y objetos que, depositados sobre el fondo, se mueven libremente golpeando unos con otros y destruyendo por golpes y erosión a los elementos de interés patrimonial expuestos. Este fenómeno se hace más evidente en fondos de escasa profundidad, con actividad mecánica provocada por el oleaje y con un elevado número de piedras, cantos rodados y los propios objetos sueltos que conforman el yacimiento.

### 8.3.- Factores antropogénicos

La conservación del Patrimonio Cultural Subacuático en el medio marino es habitualmente muy superior a la que se registra en el medio aéreo. La estabilidad es un factor fundamental de conservación a largo plazo, la ausencia de interferencia por parte de las actividades antrópicas, hasta hace unas pocas décadas, era asimismo una garantía de protección de este Patrimonio. La columna de agua era de hecho una barrera que limitaba, con la excepción de las actividades pesqueras, la acción antrópica a escasos metros de profundidad. Esta protección nunca más será una seguridad de cara a la protección del Patrimonio Cultural Subacuático en ningún lugar del mundo.

<sup>335</sup> Pecios del vapor Great Liverpool (1846) y del crucero británico HMS Serpent (1890).



### 8.3.1.-‘Arqueología’ comercial y cazatesoros

La actuación del ser humano sobre el medio subacuático es una de las principales amenazas que se cierne sobre la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático. Atendiendo a los medios de comunicación social y a la opinión de supuestos expertos que en los últimos tiempos se han subido al carro de la defensa de este patrimonio, parece que fuera la única amenaza que sobre él se cierne, en la figura de insidiosos actores internacionales, ávidos de apoderarse de la riqueza económica que en algunos casos - la inmensa minoría - determinados yacimientos arqueológicos subacuáticos conservan.

Si este enemigo es de origen anglosajón y se le une el episodio de Gibraltar tenemos la bomba perfecta que estalló con el expolio de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes, hundida por un ataque a traición de la Armada Británica el 5 de octubre de 1804. La actuación de la compañía especializada en rescates subacuáticos Odyssey Marine Exploration, propició un espectáculo donde un país, que nunca había destacado en la protección y estudio de su Patrimonio Cultural Subacuático sacó un rédito importante a nivel periodístico y mediático, para sumirse inmediatamente después en el marasmo habitual<sup>336</sup>.

Este alarmismo empleado como recurso propagandístico por el gobierno de turno, sirvió para difundir en todo el mundo el riesgo que para la conservación del patrimonio suponía la actividad del expolio arqueológico con afán de lucro. Estimamos que estas empresas de ‘cazatesoros’ son un enemigo cómodo, por cuanto



La pérdida de arena sobre la playa de Gures deja al descubierto el sustrato de cantos rodados entre los que se localizan materiales procedentes del vapor Great Liverpool. Fot: MSC.

<sup>336</sup> España tardó ocho años en enviar una expedición para comprobar el estado del pecio, a pesar de poseer los medios necesarios para ello.

es identificable y contra el que se puede luchar, a la vez que se obtienen beneficios de muy diverso tipo, sin necesidad de sumergirse o trabajar en el mundo del Patrimonio Cultural. Este chivo expiatorio es además una perfecta salida para una visión nacionalista del pasado y nos ofrece a un enemigo sobre el que descargar muchos prejuicios y no pocas cuentas pendientes. Además permite focalizar en este tipo de riesgo la protección del Patrimonio Cultural Subacuático, descargando en las Fuerzas de Seguridad su protección, lo que conlleva la reducción de responsabilidad sobre unos gestores que, al carecer de conocimientos básicos sobre la materia, no se encuentran a gusto en este campo.

La población en general percibió esta situación y los políticos concibieron la idea de que sin cazatesoros este recurso cultural estaría a salvo. De ahí procede el error de la Convención de la UNESCO sobre para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, por la cual muchos han deducido que éste no debe tocarse ya que se encuentra a salvo bajo las aguas y que cualquier intervención redundará en su afectación. Ya hemos visto que otros factores, de origen natural, también lo amenazan y ahora veremos que, a pesar de expertos y políticos, la amenaza de cazatesoros no es ni con mucho la principal acción humana perjudicial sobre el Patrimonio Cultural Subacuático.

Sin embargo sí tenía razón el CEO de Odyssey Greg Stemm en un punto, y es que el episodio de la fragata Nuestra Señora de Las Mercedes supondría un antes y un después en la arqueología subacuática española (Stemm 2012). Si este caso sirvió para enmascarar los verdaderos retos que afronta la Arqueología Subacuática en



Arte de enmalle largado sobre un pecio en Cee, La Coruña.  
Fot: MSC



nuestro país, derivados más bien de la impericia y desidia de los supuestos responsables de su conservación, sí puso en boca de la sociedad la existencia de ese recurso cultural y de las oportunidades que nos brinda.

Los riesgos de intervención antrópica sobre los yacimientos arqueológicos subacuáticos no se encuentran, como nos presentan los medios de comunicación, en las actividades de compañías o grupos de cazatesoros extranjeros. Sin ser esta amenaza menor, la actividad continuada de pequeños expoliadores dedicados a la caza del recuerdo o de objetos demandados por el mercado de las antigüedades es constante y tiene efectos demoledores en muchos casos.

Pese a todo lo anterior no conviene menospreciar la actividad de cazatesoros comerciales. Si bien es cierto que estas actividades únicamente son realizadas sobre objetivos de elevado valor económico, las recientes actividades de cazatesoros en aguas gallegas nos deben poner en guardia ante el riesgo de que se repitan nuevos atentados en cualquier momento<sup>337</sup>.

La pesca, dada su incidencia sobre el fondo marino, es otro de los riesgos a los que se ve sometido el Patrimonio Cultural Subacuático. El que un pecio pronto se convierta en un punto de atracción para los organismos vivos, hace que el punto donde se sitúa



Ojo de buey, la presencia de determinados objetos coleccionables sobre los pecios constituyen un riesgo evidente de alteración antrópica sobre los mismos. Fot: MSC

<sup>337</sup> El expolio del vapor Douro, y de algunos de los otros pecios que se encontraban alrededor contó con apoyo de individuos locales que informaron acerca de la situación del pecio y facilitaron la logística de la operación, este fue el caso de expolio más importante de la Historia en aguas españolas. Otros intentos de expolio por parte de compañías extranjeras lo tenemos en el caso del vapor Friesland que enmascaraba una operación de expolio sobre el vapor Dom Pedro, hundido en las inmediaciones del anterior.

cualquier yacimiento sea un lugar de atracción para los pescadores, conocedores de que allí donde se sitúan los restos de un naufragio, se pueden obtener mejores lances. El pecio de un buque moderno de acero puede suponer un obstáculo y un riesgo para los aparejos de pesca, por lo que los pescadores los evitan, pasando eso sí, lo más cerca posible de los mismos. Pero en el caso de los restos de un viejo buque de madera, con elementos de escasa entidad que no constituyen riesgo alguno para el aparejo, simplemente se busca pasar por encima del pecio para proceder a la captura del mayor número posible de pescado.

El daño que ocasiona la pesca de arrastre bentónico, ha sido puesto de manifiesto en ocasiones (Kingsley 2010) por la incidencia de determinadas artes industriales, sobre todo la de arrastre. Sin embargo en el caso del noroeste peninsular desconocemos la situación de los yacimientos arqueológicos situados más allá del alcance del buceo autónomo<sup>338</sup>. Podemos sin embargo inferir que dada la actividad de este tipo de pesca y la elevada densidad de este tipo de buques que existía en estas costas hasta no hace muchos años, los daños ocasionados al Patrimonio Cultural Subacuático en la plataforma continental frente a Galicia<sup>339</sup>, debió de ser dramático. En ocasiones han llegado noticias de tal afectación cuando algún buque de pesca subía a la superficie objetos arrancados del fondo y que demostraban los daños sufridos por este Patrimonio. Estas noticias, normalmente no eran recogidas y los objetos recuperados, o bien eran arrojados de nuevo al mar o se recogían para ser atesorados como recuerdo o eran vendidos como chatarra en el caso de objetos metálicos<sup>340</sup>.

La amenaza que supone la pesca de arrastre, tanto de bajura como de altura, es sin duda el principal riesgo de origen antropogénico que afronta el Patrimonio situado en aguas profundas. Únicamente la localización de los yacimientos de interés patrimonial permitirá su protección por la medida de establecer áreas de protección a su alrededor. Estas áreas, además podrían servir de zona refugio para la pesca, estableciendo reservorios de especies que permitieran una regeneración natural de los caladeros. La obligatoriedad de los buques de pesca comunitarios de emplear equipos de posicionamiento, permitiría garantizar la inviolabilidad de estas reservas ecológico - arqueológicas.

Pero la pesca artesanal tiene también consecuencias sobre el Patrimonio situado bajo el agua. En este caso agravado por el hecho de que la mayoría de los yacimientos conocidos en Galicia se sitúan en la costa o en las inmediaciones de ésta, a muy escasa profundidad, precisamente allí donde actúa la mayoría de esta flota pesquera.

Ya hemos dicho con anterioridad que los pecios son colonizados por organismos que en poco tiempo son capaces de organizar una comunidad biológica que puede ser sujeto de explotación pesquera. Al actuar las embarcaciones pesqueras sobre estos biotopos, formados por restos de naufragios, no son raros los enganches y extracciones de objetos, y mucho menos las roturas y destrucciones ocasionadas por las actividades pesqueras. El calado de aparejos, ocasiona enganches en los restos de los pecios que conllevan la fractura de objetos o la retirada de los mismos al ser elevados a la superficie.

<sup>338</sup>En otros puntos del planeta se ha desarrollado estudios que han demostrado los daños sufridos por el Patrimonio Cultural Subacuático debido a estas actividades: (Ballard 2008), (Tolson 2010).

<sup>339</sup> La flota pesquera de arrastre trabaja en profundidades que superan los 1000 m de profundidad.

<sup>340</sup> En más de una ocasión hemos observado esta circunstancia.



Además la actuación de buceadores profesionales ocupados en tareas de marisqueo o recolección, son otro factor de deterioro de las condiciones de estos yacimientos pues pueden conllevar un expolio de objetos. Esta amenaza la trataremos más en detalle cuando hablemos de los riesgos que conlleva la actuación de buceadores sobre el Patrimonio.

### 8.3.2.-Actividad portuaria

Galicia, con 1720 kilómetros de costa cuenta con 129 puertos, la actividad portuaria que reclama tan elevado número de instalaciones, supone la constante afectación de los fondos marinos en enclaves con una dilatada trayectoria histórica vinculada a las actividades marítimas. Las numerosas obras de ampliación, mantenimiento e incluso la construcción de nuevas facilidades suponen un fortísimo impacto sobre el Patrimonio Cultural Subacuático. Ya en el año 1980, Felipe Senén López establecía como males irreversibles sobre el Patrimonio Cultural Subacuático los rellenos, dragados, replanteos portuarios, contaminación... (López 1980).

Este impacto en los ámbitos portuarios está magnificado por la dilatada historia que la mayoría de estas instalaciones conservan fosilizadas en sus fondos. La actividad portuaria dilatada, en ocasiones durante milenios, está en riesgo de que en cualquier momento una intervención portuaria la destruya de una vez y para siempre. Los dragados son especialmente destructivos en estos casos, pues por sí mismos son capaces de destruir el registro arqueológico de amplias zonas de una vez y para siempre. La potencia de las dragas empleadas en la actualidad, hace que incluso el control arqueológico de estas actividades sea cuestionable en muchos casos en cuanto a su efectividad.



Draga de succión trabajando en la ría de Ribadeo. Fot: MSC.

El empleo de dragas en trabajos portuarios puede tener asimismo consecuencias irreparables si estos medios se emplean con malicia. En dos casos en puertos del noroeste hemos documentado cómo dragas empleadas en trabajos fuera de su área de actividad, fueron empleadas para destruir intencionadamente pecios localizados con anterioridad. El primer caso se produjo en el pecio de San Antón, un pecio, de alrededor del siglo XVI - XVII, localizado junto a la fortaleza homónima en el puerto de La Coruña. Este pecio había sido descubierto por un buceador furtivo, que, ante la presencia de una draga en el puerto ocupada en trabajos sin control arqueológico, convenció a su patrón a actuar sobre el pecio anteriormente descubierto, destruyendo gran parte del mismo. El segundo caso tuvo como víctima a la nao Honor embarrancada en la playa de Lago, San Ciprián. En este caso una draga se encontraba excavando un emisario asimismo sin control arqueológico alguno<sup>341</sup>, enterados de la presencia de restos a varios centenares de metros de la traza del emisario, los tripulantes destruyeron parte del yacimiento retirando numerosos objetos entre los que destacaban artillería y vajilla de peltre.

La construcción de nuevas infraestructuras portuarias puede conllevar la realización de rellenos que sepulsen definitivamente los hipotéticos recursos culturales, hurtándolos así a su empleo como recurso científico, cultural o incluso lúdico o económico. Se ha venido defendiendo que ya que los elementos contenidos en un relleno no son destruidos sino protegidos, incluso de manera efectiva, no existe afectación sobre este Patrimonio. Creemos por nuestra parte que el soterramiento de estos recursos equivale a su ocultación al menos en varias generaciones en el futuro.

Otro tipo de obras habituales en el medio subacuático y que pueden tener impacto en el medio subacuático son el trazado de conducciones, siendo el de emisarios de aguas residuales el más habitual. Para su trazado, en general es necesario excavar una zanja si se traza sobre fondos blandos, sobre fondos duros en ocasiones, si son aguas protegidas, se disponen sobre la superficie del fondo.

Otro aspecto de la actividad humana con impacto negativo sobre el Patrimonio Cultural Subacuático son el trazado de puentes, para cuyas zapatas de cimentación se hace imprescindible la excavación en el sustrato, en ocasiones, al realizarse en las proximidades de algún puerto histórico ha dado lugar la localización de numerosa cultura material y aún de estructuras como fue el caso del puente de Los Santos sobre la ría del Eo, que descubrió numerosos elementos de interés patrimonial, silenciados y dispersados en interés del desarrollo de los trabajos.

Uno de los puntos más profusamente expoliados de todas las aguas que rodean la costa de Galicia es el puerto de Ribadeo donde, a raíz de la construcción de diferentes infraestructuras portuarias, los cambios en las corrientes han excavado la capa superficial de arenas estériles exponiendo un registro arqueológico subyacente que ilustra sobre las relaciones comerciales de esta villa con el resto del mundo. Estos restos materiales, accesibles a buceadores sin escrúpulos durante décadas, han sido objeto de expolio. Mucha de esa información ha desaparecido de forma definitiva, dividida entre colecciones particulares y la simple desaparición física como consecuencia de los diferentes agentes que atentan bajo el agua contra la protección del patrimonio cultural. A pesar de todo ello el fondo de la ría de Ribadeo todavía conserva una gran riqueza patrimonial, de la que somos meros testigos mientras continúa su destrucción sin que se tomen medidas que garanticen su conservación.

<sup>341</sup> Con anterioridad habíamos realizado una prospección arqueológica subacuática sobre la traza del mismo, descubriendo una escudilla de peltre a varios centenares de metros de donde más tarde fue descubierto el pecio.

Todo lo anterior debería llevarnos a adoptar medidas a largo plazo cuando una obra o cualquier actuación en el medio marítimo pueda ocasionar variaciones sobre los depósitos sedimentarios. Tras la realización de este tipo de obras se debería ejercer un seguimiento sobre el área afectada para garantizar que no se produjeran movimientos de sedimentos que dejaran expuestos elementos o estructuras enterradas y que pasaran desapercibidas hasta ese momento. La construcción en el medio marítimo puede provocar la afectación de depósitos, en ocasiones situados a centenares de metros ya ha sido puesta de manifiesto anteriormente (Negueruela y alii 2000).

El pecio del vapor británico Great Liverpool, embarrancado en la playa de Gures, Cee en 1846, fue puesto al descubierto en las últimas décadas por la falta de aportes de arena provocado por el embalse del cercano río Xallas, esto, unido a la erosión marina ha puesto de manifiesto los restos de este magnífico vapor de paletas, antecedente de los grandes trasatlánticos y lujosos buques de pasaje posteriores.

### 8.3.3.-Actividades subacuáticas

La escasa profundidad a la que se hallan situados la mayor parte de los yacimientos arqueológicos conocidos en el noroeste peninsular, los pone al alcance de cualquier actuación incontrolada incluso con medios técnicos de buceo precarios. Muchos de los sitios son muy vulnerables a la acción incontrolada, para la cual no es preciso disponer, en la mayoría de los casos, de sofisticados equipos de buceo. En ocasiones unas simples gafas de bucear permiten recolectar objetos de interés patrimonial en determinadas playas. A este respecto recordar que buques con cargamentos de elevado valor económico se encuentran en esta situación. Así el correo El Gallego, hundido en las costas de Oleiros, La Coruña; el galeón San Girolamo en la punta do Diñeiro, Corcubión; el citado vapor Great Liverpool en Gures; todos estos buques, junto a muchos otros, se encuentran a profundidades inferiores a los 10 m.

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, exactamente igual que cualquier yacimiento arqueológico situado en tierra firme. No entendemos que las reglas de urbanidad y respeto a los bienes culturales se diluyan en el medio marino. Un primer paso para la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático pasa por inculcar en los aficionados al submarinismo el respeto por el Patrimonio Cultural Subacuático.

La inmensa mayoría de los buceadores deportivos que en la actualidad practican esta actividad conciben la misma desde un punto de vista de conservación y respeto a la naturaleza. Este mismo respeto es el que es necesario imbuir en la práctica de las actividades subacuáticas. Desde el momento en que estos deportistas comprendan que el Patrimonio Cultural es un recurso no renovable, por cuanto su destrucción jamás podrá ser reparada, en ese momento habremos ganado un ejército de colaboradores en la tarea de conservar el amenazado Patrimonio Cultural Subacuático.

No debemos dejar pasar por alto que cualquier medida restrictiva sobre la práctica del buceo, establecida en base a medidas conservacionistas estrictas sobre un patrimonio del cual no se obtiene ni beneficio ni es objeto de actuación alguno, sería injustificable y 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. 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 el mismo 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 sólo son los objetos coleccionables los que con su retirada se pone en peligro el Patrimonio Cultural Subacuático. En ocasiones los mismos elementos de construcción de los buques hundidos son un reclamo que puede poner en peligro la conservación de este Patrimonio. Buques contruidos con clavazón de aleación de cobre suponen hoy en día, con el elevado precio que han adquirido determinadas materias primas, un apetitoso reclamo económico. La presencia de clavazón de aleación de cobre en forma de pernos, clavos y pasadores estructurales de algunos buques, sobre todo vapores, además de tubos, condensadores y una inmensidad de otros elementos como tiradores, válvulas y grifos, ganchos, percheros, etc., constituyen un valioso botín que es susceptible de resultar alterado por la acción de buceadores incontrolados. La existencia de considerables cantidades de cobre en determinados pecios, viene a constituir un riesgo más para la conservación del patrimonio en la costa gallega<sup>342</sup>.

En el caso de buques contruidos de madera con clavazón de cobre, al desaparecer gran parte de la estructura de madera del buque, la clavazón ha quedado depositada<sup>343</sup>. Fragmentos del forro, asimismo de aleación de cobre, también han sido documentados en varios puntos de la costa gallega<sup>344</sup>.

El elevado precio que alcanza este metal debe hacernos aventurar, que, de no tomar medidas, este pecio será expoliado sin remisión. La existencia de joyas, monedas de plata y, sobre todo la presencia de cierto número de colmillos de marfil en el pecio, no harán más que, de hacerse públicos, estimular el afán de hacerse de forma rápida y fácil con una evidente riqueza que se encuentra desprotegida, al alcance de la mano de prácticamente cualquier persona<sup>345</sup>.

La recuperación de piezas artilleras fue relativamente común en el noroeste durante la época en que actuaban empresas dedicadas al desguace y salvamento de buques hundidos. En ocasiones durante los reconocimientos o durante las tareas de desguace eran localizados naufragios antiguos, los cuales eran asimismo explotados como fuente de materiales metálicos. Así durante las tareas de desguace del mercante griego **George C**, en el año 1963, los buceadores<sup>346</sup> encargados de esta tarea, localizaron varias piezas de artillería de hierro inmediatas al griego. Éstas fueron en parte recuperadas para su achatarramiento, mientras otras fueron dejadas en el fondo con ánimo de recogerlas y situarlas como decoración en alguno de los castillos de la ría de Corcubión. Las piezas artilleras de hierro no eran aceptadas en las fundiciones, pues su estado o naturaleza, al parecer, no era óptimo para la fundición. Para evitar el rechazo, los cañones se situaban siempre en el fondo de la caja de los camiones que las transportaban a los hornos.

<sup>342</sup> La actuación de expoliadores en el pecio del *H.M.S. Serpent* en el año 2009, en las cercanías de Camariñas debiera ser aviso suficiente sobre esta circunstancia. Estos incontrolados buscaban metales valiosos sobre ese naufragio.

<sup>343</sup> Son el caso del vapor *Great Liverpool* hundido en la playa de Gures, en Cee, La Coruña. O del bergantín *Francisca Rosa*, en la playa de esa misma población.

<sup>344</sup> Además de los anteriores podemos citar a la fragata *Santa María Magdalena*, Hundida en la playa de Covas, Vivero.

<sup>345</sup> El expolio de este yacimiento requiere escasos medios para unos elevados beneficios con muy escasos riesgos. El robo continuado de conducciones eléctricas y de comunicaciones, habitual en toda España en los últimos tiempos entraña bastante más riesgos que el expolio arqueológico subacuático.

<sup>346</sup> Estamos en los estertores del buceo clásico con escafandra.



En otras ocasiones, buceadores localizaron valiosas piezas de artillería de bronce, y, ante la falta de medios para su recuperación, al menos en una ocasión, este tipo de pieza fue cortada in situ para poder izarla a la superficie y proceder a su venta asimismo como chatarra<sup>347</sup>.

Durante los trabajos de prospección realizados en el año 2010 fueron localizadas las piezas localizadas junto al mercante **George C**, las cuales han sido fotografiadas, dibujadas y posicionadas.

Otros materiales de interés patrimonial también eran aprovechados, como sucedió con un número indeterminado de lingotes de plomo localizados en un pecio en la playa de Nemiña, los cuales fueron recuperados por un buzo clásico a principios de los años 60 y enviados a la fundición como chatarra.

En la actualidad se están desarrollando nuevas facetas de buceo deportivo, alcanzando profundidades hasta hace pocos años sólo al alcance de buzos profesionales y militares. La aparición de nuevos equipos y técnicas de buceo, hace que este sistema esté cada vez atrayendo más adeptos. Durante la campaña arqueológica desarrollada al compás del Proyecto Finisterre el año 2011, se avanzó en una faceta que no había sido abordada hasta este momento, ni en Galicia, ni prácticamente en aguas españolas en tareas de arqueología subacuática. La comunicación por parte de pescadores del puerto de Finisterre de la presencia de puntos de enganche y pérdida de aparejos que pudieran corresponderse con buques hundidos, nos llevó a ampliar el rango de profundidades en los que hasta ahora se venía desarrollando el trabajo de los buceadores y que raramente superaban los 25 m de profundidad. Así se documentaron dos vapores de finales del siglo XIX<sup>348</sup> y



I Defensa de elefante localizada sobre el pecio del vapor británico **Great Liverpool**. La erosión está dejando al descubierto materiales cuya desaparición es inevitable. Fot: MSC.

<sup>347</sup> Esta anécdota nos fue relatada para un caso ocurrido en las inmediaciones de Finisterre.

<sup>348</sup> Estos pecios, pese a estar mucho más cerca de nosotros en el tiempo forman asimismo parte del Patrimonio Histórico Español según establece la Convención de la UNESCO sobre la Protección del P.C.S. suscrita por España.

principios del siglo XX en profundidades hasta los -54 m<sup>349</sup>.

Estas inmersiones precisan de medios diferentes a los utilizados hasta ahora, que conlleven el empleo de gases respirables diferentes al aire y equipos especiales para trabajar a dichas profundidades. La contrapartida es que los pecios allí localizados están en casi su totalidad inexplorados. Esto los hace muy apetecibles por buceadores sin escrúpulos que aprovechan las inmersiones para extraer objetos singulares como las campanas, bitácoras, telégrafos, etc. de fácil introducción en los circuitos de tráfico de antigüedades o atesoradas en colecciones privadas.

Esta nueva metodología de investigación en aguas más profundas confiamos que depare nuevos y buenos resultados, pues hasta el momento nadie ha buceado en tales pecios y los mismos se hallan intactos para la investigación. Todavía quedan muchos puntos por inspeccionar entre las localizaciones obtenidas, tarea que será necesario acometer en futuras campañas.

325

#### 8.3.4.-Actividades Off-Shore

Es otra de las actividades humanas destinadas a modificar el medio, o a intervenir sobre él. Están incluidas dentro de los riesgos de origen antrópico, La instalación de estructuras (plataformas de extracción, granjas marinas, etc.); estructuras generadoras de energía, el paso de conducciones (eléctricas, oleoductos, gasoductos, cables de telecomunicaciones, etc.); las zonas de vertido de materiales procedentes de dragados. Todas estas actuaciones tienen afectación sobre hipotéticos elementos pertenecientes al Patrimonio Cultural situado bajo las aguas. Todas estas actuaciones



Ejemplo de la contaminación debida al abandono de aparejos pesqueros. Fot: MSC.

<sup>349</sup> Estos pecios son los del Mathew Cay (1887); Denewell (1907).



tienen, como las realizadas en cualquier otro lugar que garantizar la protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

El Golfo de México es quizás el lugar del planeta donde más se han desarrollado estas actividades, es aquí donde la United States Minerals Management Service ha legislado la necesidad de realizar campañas de prospección subacuática con equipos de teledetección de alta resolución de las zonas afectadas por estas actividades con objeto de mitigar el impacto arqueológico. Fruto de estas actividades es la localización de numerosos yacimientos subacuáticos entre los que destacan un U-Boot de la Segunda Guerra Mundial y un velero del siglo XIX.

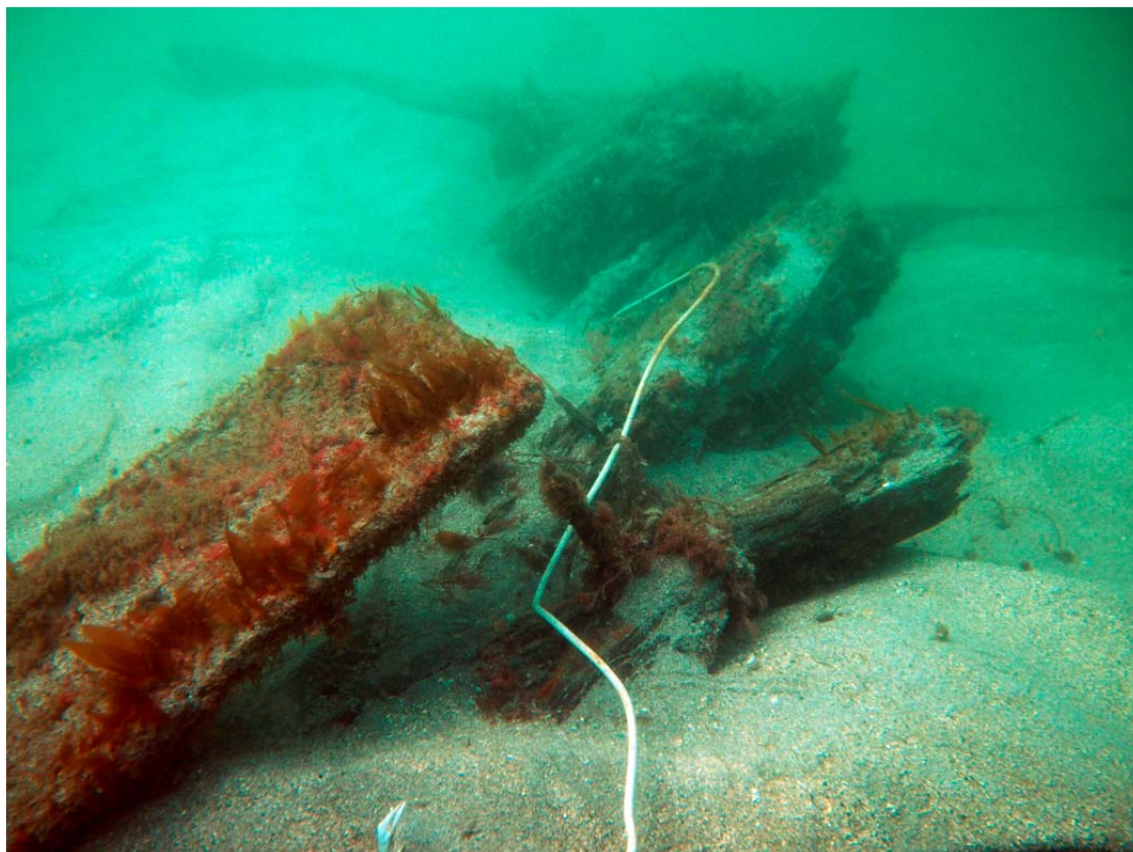
El desarrollo de actividades Off Shore debe contemplar acciones de protección patrimonial en la misma medida que las derivadas de la protección del medio ambiente. El tendido de cables, conducciones de todo tipo, la instalación de pozos, mecanismos de obtención de energía, granjas acuícolas, etc.

326

### 8.3.5.-Arqueología y contaminación

Un yacimiento arqueológico situado bajo el agua no es en absoluto una burbuja del tiempo, o una cámara sellada, inmune a la alteración del medio que la contiene. La consideración de que un yacimiento arqueológico, por el mero hecho de permanecer sumergido está protegido en su integridad, simplemente no se sostiene. Un pecio está sujeto a múltiples influencias que lo alteran y lo degradan, siendo el resultado de esas alteraciones mucho más acusado en las primeras décadas después del naufragio, cuando todos los elementos de origen orgánico se degradan de una u otra forma hasta desaparecer. Ya hemos visto cómo la actividad biológica, la acción mecánica y las interferencias humanas afectan a la integridad de los yacimientos situados bajo el agua, incluso a aquellos situados a mayores profundidades.

Prácticamente no existe lugar del planeta que no sea susceptible de recibir restos de



Un cable procedente de un motor sobre el pecio de Ribadeo. Fot: MSC.

la contaminación generada por nuestra civilización. Los fondos marinos no son una excepción sino más bien todo lo contrario, ya que los fondos oceánicos funcionan como sumidero de los materiales generados en el continente. Un yacimiento arqueológico subacuático, sobre todo aquellos situados, se ven afectados por aportes de basuras que se depositan sobre él. No son raros los yacimientos que muestran redes de pesca enganchados a los mismos, o basuras procedentes de la superficie (Cunningham Dobson, y otros 2010); (Kingsley 2010); (Ballard, y otros 2000).

La contaminación humana por basura o debidas a hidrocarburos, son visibles en numerosos yacimientos, tanto en aquellos situados en aguas someras como aquellos situados en aguas más profundas. Esta intrusión de objetos más modernos configuran por sí mismos alteraciones en la sedimentación de los pecios y algunos de ellos pueden tener consecuencias en su conservación.

En yacimientos en las aguas del noroeste peninsular hemos documentado en varios pecios este tipo de intrusiones, son el caso de los pecios de punta Restelos, Pecio de Ribadeo I, pecio de la playa de Rodas I, etc.

Sin embargo allí donde se constata una mayor contaminación es en los puertos. Los motivos son que al concentrarse la presencia de embarcaciones la traza material de las actividades de las mismas se concentra en un solo punto. También ayuda a elevar los efectos de la contaminación los vertidos de las poblaciones que suelen rodear a las instalaciones pesqueras. Por último y no menos importante es la poca conciencia con respecto a las consecuencias de estos vertidos que han venido mostrando los usuarios de las instalaciones portuarias, extensible a las administraciones que consistieron vertidos indiscriminados de la industria y la población hasta hace pocas fechas. Es de justicia reconocer que se ha producido un cambio perceptible a la hora de verter objetos o hidrocarburos al mar, existiendo por parte de todos una mayor conciencia por cuanto a las consecuencias que estas actitudes tienen respecto al medio marino.

#### 8.3.6.-La quimera de la conservación in situ

Los yacimientos arqueológicos subacuáticos no están sometidos a un entorno estable. El medio subacuático es mucho más dinámico de lo que muchos son capaces de imaginar. Pareciera que, entre determinados responsables de la conservación del patrimonio, se extendiera la idea de que el mar ejerce de manto protector de todo aquello que se sumerge en sus aguas. Fenómenos como la acción mecánica del mar, producida por el oleaje y las corrientes; la acción biológica sobre los objetos sumergidos; la acción electroquímica producida entre diferentes tipos de metales o la siempre conspicua intervención humana, bien directa o indirectamente, son factores que atentan contra la conservación a largo plazo de nuestro patrimonio sumergido.

La conservación in situ en el medio marítimo no puede entenderse como una solución definitiva para el mismo. Las acciones conducentes a su conservación y salvaguarda pasan por su conocimiento, su estudio y una adecuada diagnosis del mismo con especial hincapié en los factores que amenazan su conservación. Únicamente la correcta identificación de los riesgos que lo amenazan podrá permitir el abordar las medidas de protección que garanticen la conservación.



#### 8.3.6.1.-La trampa de arena como sistema de protección

Dentro de las medidas de protección a aplicar sobre un pecio se pueden establecer barreras físicas. Las cajas o jaulas de protección se han empleado en algunos casos como son el pecio de Mazarrón o en la costa croata para prevenir el expolio pero sin dejar de mostrar el patrimonio contenido.

Ambos sistemas presentan numerosos inconvenientes, tales como lo engorroso de su instalación, o el elevado precio de la misma, más significativo en el caso de la denominada caja fuerte que protege al pecio de la Playa de la Isla de Mazarrón.

Ambos sistemas son muy evidentes y sobresalen del fondo, lo que tiene consecuencias en fondos afectados por la acción del oleaje o por las corrientes. Estas fuerzas podrían ser arrancados por la acción del oleaje o bien provocar turbulencias en los flujos de la corriente que darían lugar a la formación de remolinos que excavarían en el sustrato poniendo en peligro todo el montaje. En ocasiones, sobre todo allí donde el calado presenta dificultades para el paso de embarcaciones o donde la dinámica marina puede afectar a elementos que sobresalgan del fondo, es necesario proceder a emplear sistemas de cubrición del menor espesor posible.

La protección de un yacimiento subacuático no debe implicar riesgos para el medioambiente. Cualquier intervención sobre el Patrimonio Cultural Subacuático debe tener en cuenta su protección y debe ser compatible con aquel. No deben situarse bajo el agua estructuras o elementos que atenten contra la protección medioambiental. Cualquier elemento que introduzcamos en el medio subacuático ha de ser reversible y provocar asimismo el menor impacto posible en el medio marino.

La tradicional cubrición con bolsas o sacos llenos de arena no se puede admitir por el riesgo de pérdida y/o rotura de estos elementos que dejarán sueltos por el fondo fragmentos que se unirán a los restos contaminantes. Tampoco deberían admitirse sacos plásticos, pues sus fibras tienden a deshacerse, sobre todo en zonas sensibles a la acción mecánica del agua. Hemos de procurar que las barreras de protección establecidas no generen residuos y sean fácilmente identificables y reversibles.



Mosaico de la villa de Igrexa Vella, Bares, previo a su excavación, expuesto por la erosión marina.  
Fot: MSC..

El relleno de las bolsas<sup>350</sup>, en caso de resultar imprescindibles, debería ser de materiales inertes, producto de la geología local, evitando introducir en el medio subacuático elementos foráneos.

De todas maneras, y pese a lo expuesto más arriba, en caso de conflicto entre protección ambiental y Patrimonio Cultural Subacuático ha de tenerse en cuenta que este último no es renovable. Mientras que el medio ambiente puede ser regenerado y restaurado, cualquier afectación sobre el Patrimonio Cultural Subacuático es irreversible y definitiva.

Un sistema barato y de muy sencillo montaje y retirada ha sido desarrollado por nosotros y consiste en lo que denominamos trampas de arena, elementos destinados a fijar el sustrato evitando su desplazamiento y favoreciendo su deposición natural. Este sistema consiste en dos mallas unidas formando un conjunto de malla tridimensional. La parte superior de malla de acero galvanizado y cubierto de plástico, otorga resistencia a la tracción y mayor peso al conjunto, evitando la



Trampa de arena en base de malla tridimensional. Fot: MSC.

flotabilidad, además de ser flexible para amoldarse a la orografía del yacimiento, permitiendo una sencilla instalación y retirada. La malla inferior, plástica, y de menor calibre, se dispone ondulada bajo la anterior. Esta disposición ejercerá una fuerte resistencia a la tracción, impidiendo su retirada o movimiento si no se retira previamente el sedimento que debe cubrir todo el conjunto. Su disposición y ancho de malla<sup>351</sup> permite fijarla al fondo marino con una amplia superficie de contacto. El conjunto resultante genera una fuerte resistencia tanto al desplazamiento del

<sup>350</sup> Debería tratarse en todo caso de materiales biodegradables.

<sup>351</sup> Variable en función de la granulometría del sedimento.



conjunto en sí, como al de los materiales del fondo o del propio yacimiento, favoreciendo así la sedimentación.

Las dos mallas se unen entre sí mediante bridas plásticas de gran resistencia a la tracción y muy fáciles de retirar en el momento que sea preciso desmontar el conjunto. La idea es provocar un mayor rozamiento en los materiales del fondo que ralenticen su desplazamiento, dificultando el movimiento y favoreciendo su sedimentación de los materiales sueltos que vaguen por el fondo.

Su instalación sobre el área a proteger es rápida y sencilla. Antes de la inmersión la malla se ha enrollado sobre sí misma y se traslada mediante una pareja de buceadores hasta el punto elegido, allí se despliega acomodándose ella misma al perfil del fondo. Una vez instalado este elemento, se cubre todo el conjunto con sedimento. Los materiales depositados quedarán retenidos por la malla tridimensional, facilitando su depósito. A largo plazo, en caso de que tramos de la malla queden al descubierto, la fijación de biológicos sobre la parte expuesta, facilitará nuevamente el depósito de sedimento sellando de nuevo la trampa.



Trampa de arena en base de malla tridimensional. Fot: MSC.

La retirada es muy sencilla, una vez expuesta la malla superior de alambre galvanizado, se cortan las bridas que sujetan la malla de menor diámetro para a continuación retirar la primera enrollándola sobre sí misma. Retirando el sedimento depositado entre ambas mallas, se llega a la inferior que es retirada mediante el mismo sistema.

La evolución de este sistema, probado en zonas de fuertes corrientes en el interior del puerto de Ribadeo sobre el galeón *Santiago de Galicia*, parece haber sido muy

positiva. Todas las zonas cubiertas con la malla han permanecido soterradas en todas las ocasiones que se ha comprobado el estado del pecio.

Estos paños se unirán entre sí, asimismo con bridas plásticas, en función de la superficie a proteger.

Otra trampa de arena que se puede emplear, bien independientemente o en combinación con la anterior, formando parte de la estructura, es una estera de filamentos, al modo de césped artificial. Este elemento facilita una rápida fijación del sedimento, permitiendo su rápida cubrición, sin embargo tiene una serie de inconvenientes que a nuestro modo de ver invalida su empleo. En primer lugar, las fibras podrían llegar a desprenderse fruto de la erosión y el movimiento del agua. Pueden ser confundidas con vegetación y ser ingeridas por determinadas especies animales. Estas esteras pueden llegar a ser peligrosas. En una zona de paso de buques, no cabe descartar un accidente que provoque que la estera acabe enganchándose en alguna parte de la obra viva de un barco, o lo que es peor, afecte a su hélice o timón impidiendo su gobierno, esto supone un riesgo demasiado alto. Por otra parte la utilización de la malla tridimensional, que por su peso es imposible que aflore en superficie, ha funcionado en este aspecto.

En algunos puntos, concretamente en algunos extremos de la malla, ésta ha quedado al descubierto, aunque cubriendo todavía los restos protegidos en esta vía. En estos puntos descubiertos hemos podido comprobar cómo en esos puntos en concreto se fijaron numerosos organismos incrustantes que contribuyen así a frenar la erosión y favorecer el depósito del sedimento.

#### 8.4.- Puertos. Un registro arqueológico diacrónico a través de sus materiales

Los puertos con tradición histórica suelen albergar en sus fondos un registro material que, en caso de permanecer inalterado, es fiel reflejo de su comercio y relaciones. El estudio de los objetos materiales acumulados en los puertos facilita el estudio de su devenir histórico. Este tipo de depósito proviene de los elementos arrojados desde las naves, o aquellos perdidos en las tareas de embarque o desembarque.

En un buque, a menudo atestado de tripulantes y pasajeros, se generan basuras y restos de todo tipo cuya eliminación consiste en arrojarlas por la borda. Los objetos se acumulan sobre el fondo y se va configurando así a lo largo del tiempo un registro arqueológico que es fiel reflejo de las actividades desarrolladas por ese puerto o fondeadero a lo largo del tiempo. A este tipo de registro no siempre se le ha dado la atención que merece.

La alteración de este registro como consecuencia de dragados o construcción de infraestructuras, pueden destruir en poco tiempo, de una vez y para siempre, una información que ha necesitado milenios de sedimentación y que en ocasiones no ha dejado cualquier otro tipo de referencia que el registro material contenido en estos sedimentos.

Frente a lo habitual en el medio aéreo, la intervención arqueológica en este tipo de yacimientos no implica el estudio de asentamientos o estructuras, ya que no se trata en stricto sensu de asentamientos. Los objetos se depositaron en función de la posición del buque debida a la acción del viento o de la corriente. La distribución espacial en ámbitos reducidos no tendrá sentido por tanto. El paralelismo más adecuado en el medio aéreo, podría ser el de un vertedero sin estratigrafía ni distribución espacial donde los objetos fueron arrojados aleatoriamente. Únicamente distinguiremos áreas de dispersión que en áreas amplias determinarán

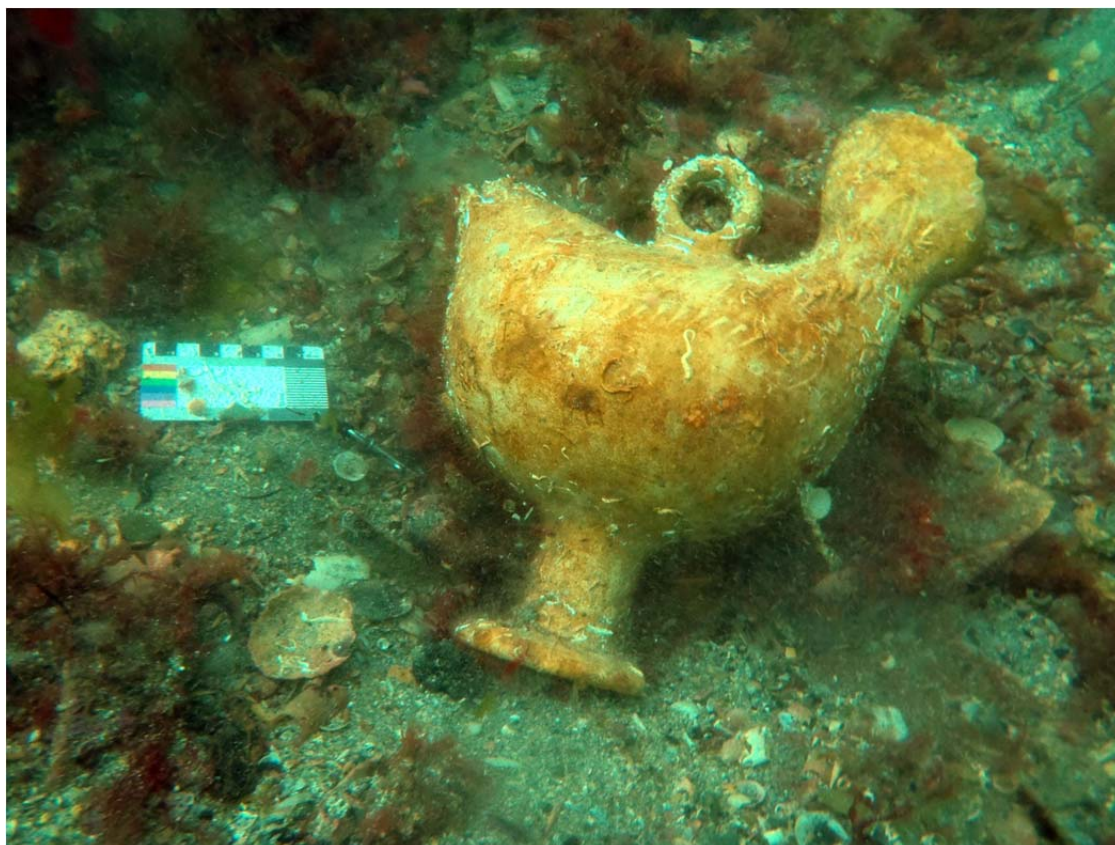


zonas de fondeo predominantes.

Como en la mayoría de los asentamientos arqueológicos postneolíticos la mayor parte de los objetos de origen antrópico estudiados en los puertos gallegos son de origen cerámico. La mayor parte de la cultura material de las sociedades está compuesta por materiales fabricados en otro tipo de materiales, pero estos no siempre se conservan con la misma facilidad. A pesar de que el medio subacuático favorece la conservación de materiales arqueológicos, en no todos los casos tal cosa es posible. La mayor parte de la cultura material recuperada de los puertos gallegos es de origen cerámico.

Las producciones cerámicas estudiadas ofrecen múltiples variables fruto del contexto espacial y cronológico en el que fueron fabricadas. Estas características, convierten a la cerámica en un indicador cronológico y espacial excepcional, ya que además de encontrarse muy representada en el registro arqueológico, su conservación posibilita el análisis de sus características. El estudio de las producciones cerámicas no puede limitarse a un simple ejercicio taxonómico. Los objetos materiales estudiados han de convertirse en medios para documentar procesos históricos.

Los contenedores cerámicos pueden ser buenos indicadores de tráficos marítimos, aunque no debemos olvidar que la presencia de este tipo de elementos de transporte de graneles no tienen por qué significar la constatación material de un tráfico comercial. No podemos olvidar que estos contenedores eran generalmente desechados en el momento del consumo de su contenido, o bien dedicados a otros usos que en ocasiones no comportaban el transporte de contenidos.



Vasija cerámica en forma de ave en el puerto de Ribadeo, Lugo. Fot: Archivo Archeonauta SL.

El mayor porcentaje de piezas en los depósitos contenidos en los fondos portuarios se refieren a objetos procedentes de la actividad de los buques, o de la vida a bordo de los mismos, en otras palabras <<parte de ajuares personales o del utillaje portuario y náutico>> (Naveiro López 2008, 105).

En los ámbitos portuarios son habituales los ejemplos de rocas alóctonas, transportadas como lastre y las cuales una vez amortizadas eran simplemente arrojadas por la borda para acomodar las nuevas mercancías. El estudio de todos estos elementos en conjunto nos ofrecerá una panorámica acerca del origen y procedencia de las naves y de las escalas en su tráfico comercial.

#### 8.4.1.-Puerto de Baiona, su registro arqueológico único.

El desarrollo de este puerto y del comercio marítimo trae influencias y producciones externas reflejadas en el registro arqueológico recuperado de los fondos de su puerto, mostrando un abanico diverso y amplio de producciones desde el siglo XVI, siglo en el que se lo describe como <<el primero de la cofta de Galicia>> (Molina 1675, 62).

En el siglo XVI comienza la Edad de Oro bayonesa, el comercio y las relaciones del Imperio Español desde sus múltiples posesiones europeas pasaban necesariamente frente a la villa pontevedresa y sus comerciantes, pescadores y marinos se aprovechaban de su situación geoestratégica. La presencia además de una fortaleza de primer orden como era la de Monterreal, ofrecía seguridad frente a posibles ataques por mar además de refugio a las naves que se desplazaban por el Atlántico que aquí podían recibir refugio de los elementos y protección frente a los enemigos.

La constante afluencia de naves tanto en paz como en guerra, generó un importante registro arqueológico en el fondo de la bahía.

Una intervención necesaria para realizar una cimentación para la ampliación del muelle existente, implicó una prospección arqueológica subacuática en el mes de enero de 2007<sup>352</sup>. En esta primera inspección se puso de manifiesto un importante depósito arqueológico en el fondo del puerto, enmascarado por una capa de fango depositado en las últimas décadas. En el mes de abril del mismo año se ejecutaron tres sondeos para evaluar la potencia del depósito y constatar que el mismo no incluía estructuras de ningún tipo. Se estableció en un metro el espesor del depósito. Los sondeos no detectaron asimismo ningún tipo de estructura. El sedimento se retiró de manera controlada recuperándose los materiales que contenían a bordo de la draga. Se descartó la excavación por medios manuales por motivos de seguridad y economía en los trabajos (San Claudio Santa Cruz 2010). Se recuperaron más de 3500 kg de material arqueológico, principalmente cerámicas, estimándose un número total de piezas - fragmentos de alrededor de 35.000 unidades. Estas cifras nos dan idea de la riqueza arqueológica del puerto de Baiona, máxime si consideramos que el área intervenida es ínfima si la comparamos con la superficie total de la ensenada<sup>353</sup>.

<sup>352</sup> Toda la actuación fue sufragada y promovida por PORTOS DE GALICIA, ente público que administra el sistema portuario gallego

<sup>353</sup> El área de trabajo comprendía una superficie de 25x80m.

Los trabajos en draga para retirar la capa fértil desde el punto de vista arqueológico dieron comienzo en octubre de 2007. Los trabajos se plantearon en proyecto<sup>354</sup> desde una draga de cuchara hidráulica montada sobre gánguil. El material sedimentario se depositaba sobre una parrilla de acero de 10 cm de malla donde se lavaba con agua, a la vez que se retiraba el material arqueológico. A pesar de lo aparatoso del proceso, los materiales se recuperaban sin daño en su inmensa mayoría<sup>355</sup>.



Retirada de un módulo de acero de un pantalán, uno de los muchos obstáculos que impedían la excavación manual del sedimento en el puerto de Baiona. Fot: MSC.

Los materiales recuperados fueron en su mayoría de naturaleza cerámica, además de diversos objetos relacionados con el armamento, como un cañón de recámara de alcuza<sup>356</sup>. Munición de artillería pirobalística en hierro y piedra, munición de armas de fuego portátiles, una hoja de pica o lanza y un cuchillo todavía en su funda de madera. Otros materiales y pertrechos necesarios para la navegación o la actividad pesquera, como escandallos artesanales fabricados en piedra conocidos como sebeiros, además de diferentes tipos de pesos fabricados con el mismo material y en ocasiones en cerámica.

Las piezas correspondientes a motones, pastecas o poleas se limitan a varias roldanas de poleas y algún eje de las mismas. La fabricación de roldanas se

<sup>354</sup> Autorizados por la Dirección Xeral de Patrimonio en fecha 8 de octubre de 2007.

<sup>355</sup> La aplicación de la técnica, diseñada por el equipo de Archeonauta S.L., de recuperación de materiales en draga, ha permitido la práctica no afectación de los mismos durante el desarrollo de los trabajos. Este mismo sistema se ha empleado posteriormente por otros equipos en los proyectos Delta I y II en el puerto de Cádiz. (Bernáldez-Sánchez, y otros 2014)

<sup>356</sup> Su estado de conservación, envuelto en una fuerte concreción, dificulta una identificación precisa.



realizaba en general con dos tipos de madera diferentes una dura para la roldana y su eje que eran las piezas más sujetas a desgaste y una madera más blanda para la caja. No es extraño por lo tanto que la mayoría de las veces sobrevivieran más fácilmente las roldanas que las cajas de pastecas, motones o poleas. Entre ellos se han recuperado.

Una de las roldanas recuperadas presentaba un núcleo de bronce circular, lo que la aparta de un uso en la pesca local, característica que atribuimos a las otras más bastas y de menor tamaño.



335

Elementos líticos de pesca procedentes del puerto de Baiona: escandallo y pesos de red y de nasa. Fot: MSC.

Pesos y otros útiles de pesca fabricados en piedra o cerámica que fueron recuperados durante los trabajos certifican la importancia que la pesca tuvo para este puerto. Entre los elementos cerámicos destacan varias tipologías diferentes aplicadas a distintos tipos de redes. En el proceso de fabricación de los útiles de pesca se han documentado técnicas como el tallado y el piqueteado.

Durante el dragado se documentaron numerosos ejemplos de lastre constituidos por rocas y cantos de sílex, calizas, pizarras, esquistos, etc., de claro origen alóctono.

Los elementos de la vida cotidiana de las embarcaciones que frecuentaron este puerto lo constituye la parte del registro arqueológico documentado formado por los objetos perdidos o arrojados a su fondo por los tripulantes. Muchos de ellos lo constituyen los objetos cerámicos documentados en sus diversas funciones: almacenamiento, transporte, cocina, mesa e higiene. Objetos pertenecientes a la vida cotidiana de los navegantes fueron puestos de manifiesto en forma de pipas en cerámica, fichas de juego, botellas de licor conocidas como belarminos, etc.



Un elemento muy común entre los documentados durante esta intervención fue la presencia de toneletes cerámicos destinados a contener el agua de consumo diario a bordo. Estos elementos eran piezas cerámicas de forma similar a pequeños toneles de madera pero dotados de dos asas para colgar y de una boca superior que favorecía el beber directamente del recipiente. Otros elementos similares se asemejarían más a cantimploras también cerámicas.

Los materiales relativos al tráfico comercial los constituyen un buen número - muy significativo - en el total de los recuperados en el transcurso del dragado de cerámicas comunes procedentes de Portugal. Su elevado número, las y que buena parte de ellos fueran recuperados sin taras nos induce a pensar en la existencia de un tráfico comercial de este tipo de piezas en el siglo XVI en Baiona. Aquellas piezas rotas en el transporte o con taras serían arrojados al mar constituyendo el depósito recuperado, al que se deben agregar los elementos perdidos por accidente durante el alijado, que asimismo cayeron al fondo del puerto. La presencia de un cierto número de astas de cérvidos nos lleva a suponer algún tipo de tráfico que explique su presencia en un puerto comercial.



Pipa de cerámica, un ejemplo de elementos cotidianos entre los objetos recuperados en el dragado del puerto de Baiona. Fot: MSC.

Un indicador muy fiable del tráfico comercial lo constituye la presencia de contenedores cerámicos. En este caso destaca la presencia de numerosas botijas, de las cuales está presente toda la tipología, desde los elementos más tempranos<sup>357</sup> (Inicio Siglo XVI) hasta el fin de su empleo tras el decaimiento del comercio trasatlántico. Como en todos los casos estudiados a nivel internacional el grupo más numeroso está constituido por piezas pertenecientes al período medio de Deagan y Goggin con una cronología que podría abarcar desde mediados del siglo XVI hasta los últimos del siglo XVIII. Destacan sin embargo algunos ejemplares del tipo inicial de estos autores que podemos datar entre finales del siglo XV hasta inicios del último cuarto del siglo XVI (Deagan 2002) (Goggin 1960).

<sup>357</sup> Aunque el tipo temprano de Goggin y Deagan lo identificamos más como cantimploras que como elemento netamente de transporte.

Las producciones identificadas en el puerto de Baiona con cronologías en momentos post medievales y hasta el siglo inicios del siglo XVII tienen la siguiente procedencia según Naveiro (Naveiro López 2008)

| Denominación                    | Procedencia | Datación    |
|---------------------------------|-------------|-------------|
| <b>COMUNES</b>                  |             |             |
| Contenedores (Botijas)          | Andalucía   | s. XV-XIX   |
| Grisés (O Prado)                | Portugal    | s. XIV-XVI  |
| Engobe rosa (tipo Lisboa)       | Portugal    | s. XV-XVI   |
| Ovar-Aveiro                     | Portugal    | s. XVI-XVII |
| <b>VIDRIADAS</b>                |             |             |
| Meladas                         | Sevilla     | s. XVI      |
| Green Bacin/Lebrillo            | Sevilla     | s. XVI      |
| Verdes mudéjares                | Sevilla     | s. XV-XVI   |
| Morisco Green                   | Sevilla     | s. XV-XVI   |
| Surrey Whitewares               | Inglaterra  | s. XIV-XVI  |
| <b>ESMALTADAS</b>               |             |             |
| Columbia Plain                  | Sevilla     | s. XV-XVI   |
| Reflejo metálico (Lusterware)   | Valencia    | s. XV       |
| Yayal Blue on White             | Sevilla     | s. XV-XVI   |
| Sevilla Blue on White           | Sevilla     | s. XVI-XVII |
| Sevilla Blue on Blue            | Sevilla     | s. XVI-XVII |
| Azul y dorada                   | Valencia    | s. XV-XVI   |
| Isabella Polychrome             | Sevilla     | s. XV-XVI   |
| <b>PORCELANAS Y LOZAS FINAS</b> |             |             |
| Porcelana Ming                  | China       | s. XVI-XVII |
| <b>LOZAS DURAS</b>              |             |             |
| Brown Cologne Stoneware         | Alemania    | s. XVI-XVII |

Además debemos añadir varias producciones pertenecientes a la antigua Flandes y a la Picardía francesa (que se corresponde con el extremo norte de Francia, los territorios flamencos y los Países Bajos). Territorios de posesión española durante la segunda mitad del siglo XVI y primera mitad del siglo XVII.

La presencia de elementos de transporte como las botijas, nos introduce en el tráfico comercial durante los siglos XVI-XIX, cuando el Imperio Español estableció el primer circuito comercial y de intercambio de ideas a nivel planetario de la Historia. Baiona se integró en este circuito como lo atestiguan los restos materiales localizados durante la intervención arqueológica. Aunque la relación con América no queda demostrada en los materiales recuperados del fondo de su puerto.

Las producciones detectadas nos ponen en contacto principalmente con un período comprendido entre mediados del siglo XVI y mediados del siglo XVII. La gran cantidad de materiales cerámicos provenientes tanto del sur de la península ibérica

y del área de Lisboa - Oporto, junto con la presencia de materiales de procedencia de los países bajos y sus limítrofes, nos hace suponer un pico de actividad del puerto en torno a las guerras de Flandes que es cuando se acumula la mayor cantidad de materiales en los fondos baioneses. Aún producciones más exóticas nos relacionan con producciones chinas, ejemplificando aquí el primer comercio global desarrollado por españoles y portugueses a partir del siglo XVI.

El corte abrupto que supone el proceso de Restauración en 1640 del Reino de Portugal el fin de unas relaciones intensas tal y como queda recogido en la cultura material documentada en el fondo del puerto de esta villa. Las relaciones de Baiona como de otros puertos del Cantábrico (Zabala Uriarte 2003, 141) queda limitada, aunque nunca desaparecerá del todo como consecuencia de ser Portugal ruta de paso entre las dos fachadas marítimas españolas. A esta relación ocasional no podremos sustraer la importancia del contrabando sobre todo de sal entre el norte de Portugal y Galicia (Valladares 1996, 517-539), importando por su parte hierro procedente de Vizcaya (Zabala Uriarte 2003, 144).



La presencia de fragmentos de cerámica de gres (stoneware), dedicadas al transporte de bebidas alcohólicas, nos lleva a considerarlas como de uso cotidiano. Las dos piezas superiores se tratan de sendos belarminos. Fot: MSC.



Supuesta pieza de artillería de recámara de alcuza recuperada del puerto de Baiona. Fot: MSC.





Cerámica de origen portugués del puerto de Baiona. Fot: MSC.



Diferentes tipologías de pesos de red documentados en el dragado del puerto de Baiona. Fot: MSC



#### 8.4.2.-Puerto de La Coruña, un pasado atlántico

La situación de la bahía coruñesa a la importancia del puerto, la necesidad de establecer rápidas y seguras comunicaciones con un mundo cada vez más ampliado será la causa de que se establezcan aquí los correos reales que por vía marítima unirán primero la ciudad con Falmouth en Inglaterra y posteriormente con La Habana y Buenos Aires y Montevideo. El dinamismo que generarán estos contactos en los campos de la industria y el comercio coruñés se pueden rastrear hasta nuestros días.

La decadencia consecuencia de la Guerra contra los franceses y la pérdida de las colonias americanas provocará un nuevo bajón en la importancia del puerto coruñés del cual se recuperará con fuerza una vez más gracias a su extraordinaria ubicación como punto de escala y de partida en el tráfico de emigrantes y mercancías con América.

La Guerra Civil Española, La Segunda Guerra Mundial y el aislamiento a que se vio sometido el régimen salido del primero de los conflictos fue un nuevo parón del que de nuevo resurgió el puerto coruñés con nuevas fuerzas, nuevos tráficos y un dinamismo que hoy en día queda de manifiesto con los grandes proyectos en los que se encuentra embarcado y que una vez más supondrán para la ciudad de La Coruña un importante cambio de fisonomía, en este caso recuperando parte del terreno que las infraestructuras portuarias precisaban para su desarrollo y que ahora serán liberadas.



Botija recuperada del fondo en el puerto de L Coruña, probablemente fuera desechada en su momento debido a los graves fallos de cocción que presenta por las burbujas de aire contenidas en la pasta. Fot: MSC.

A partir del siglo XVIII cuando la plaza militar y fortificada de La Coruña se abra al comercio con América, es cuando se inician las transformaciones del puerto, con proyectos orientados a cerrar y proteger el frente de la pescadería, así como obras de muros, embarcaderos y rampas que poco a poco se van concretando en parte.

Pero será a partir de la segunda mitad del siglo XIX cuando se llevan a cabo los primeros grandes cambios, respondiendo a la necesidad, de dotar al puerto de muelles que permitan la carga y descarga directa de los barcos. Así en 1860 se proyecta la primera zona del malecón, y entre 1894 y 1906 se consigue una amplia línea de atraque, con los Muelles de La Palloza, del este, Santa Lucía y La Marina. Con esta obra la imagen del puerto todavía se adaptaba a la ensenada natural.

En 1889 se draga toda la zona interior del puerto, desde la zona aproximada a la fábrica de tabacos hasta la zona del Parrote, alcanzándose unas cotas de 4 a 8 m. Los materiales que constituían el sedimento retirado estaban compuestos de arcillas,

rocas, y algo de fango y arena.

En 1906 se construye la Dársena de la Marina y se procede al dragado de su superficie. En 1912 se lleva a cabo el dragado frente a la Dársena de La Marina, alcanzando y excediendo el calado de 3.00 m.

En el año 1923 se proyecta e inicia la construcción del Muelle de Calvo Sotelo, y se lleva a cabo el dragado general del Puerto. La zona de dragado arranca desde la curva de nivel de fondo de 10 m y se dirige con este calado general desde de las inmediaciones del Castillo de San Antón hacia el fondo del puerto, terminando en la parte próxima a cada muelle con la profundidad correspondiente al calado del mismo.

La anchura de la zona dragada es de 400 m, partiendo del Castillo de San Antón y llegando hasta el morro del Muelle del Este. A partir de este punto el ancho llega hasta los 600 metros en la parte más amplia.

341



Tonelete fabricado en cerámica portuguesa tipo Ovar-Aveiro procedente del puerto de Baiona. Se aprecian los mamelones para colgarlo y las asas para favorecer el vertido. Fot: MSC.

En 1949, ante la necesidad de recuperar los calados en las diferentes zonas de muelles se procede al dragado de la zona interior de los mismos, a partir de la línea entre el morro del Muelle del Este y el lado E de la Dársena de la Marina, alcanzándose diferentes cotas según las zonas. En este dragado se localizan afloramientos rocosos en la zona interior del muelle de Batería y en la unión del Unificado (antes Linares Rivas-Santa Lucía), con el de Calvo Sotelo Sur.

A principios de los años 60 del siglo XX se construye el Muelle Unificado, fruto de la alineación del de Linares Rivas y el de Santa Lucía y en 1962 se proyecta el puerto petrolero. En 1966 se ejecuta el segundo proyecto modificado del Muelle de San Diego, labores que se conjugan con su pertinente dragado, y donde serán localizadas

dos piezas de artillería.

En 1969 se draga la cabeza del puerto petrolero, en la zona donde hoy se encuentra construida la ampliación del Puerto de Oza. En 1978 se construye el Muelle del Centenario, y se procede al dragado para su construcción, y sobre todo para darle mayor calado en su parte exterior, próxima al canal de acceso. En 1987 se lleva a cabo el penúltimo dragado importante de diversas zonas del puerto, con objeto de restituir su calado. El Muelle Calvo Sotelo N se draga entre 8 a 12 m, el Calvo Sotelo S entre 10 y 8, La Palloza y Este a 6m, y el de San Diego a 8 metros. Finalmente en el año 2001 se lleva a cabo el dragado general del puerto con objeto de recuperar las cotas perdidas por la sedimentación. Es este último dragado el único que contó con una supervisión arqueológica que permitió recuperar valiosos materiales de interés patrimonial.

A consecuencia de dragados anteriores al año 2001, realizados sin control arqueológico, se destruyeron un número indeterminado de pecios que se conservaban en el fondo de la bahía. Durante estos trabajos se recuperaron objetos, algunos de los cuales fueron recogidos por los tripulantes de las dragas, que entregaron a la Autoridad Portuaria, la cual a su vez depositó en el Museo Arqueológico del Castillo de San Antón. Otros muchos fueron arrojados en el exterior de la zona portuaria en unión de los sedimentos que los contenían y aún otros fueron entregados a particulares.

Como es lógico suponer los objetos recuperados fueron aquellos más llamativos y de éstos es imposible conocer el porcentaje de los mismos entregados en dicho museo. Por otra parte conocemos también que en determinadas ocasiones, particulares recuperaron piezas del fondo de la bahía, algunas de las cuales fueron depositadas en diferentes museos y otras terminaron desperdigadas por diferentes colecciones.

Entre los objetos recuperados fuera de cualquier actividad arqueológica organizada conocemos los siguientes:

- Recuperación de un cañón de bronce en las proximidades del Paseo del Parrote, junto a las piedras de San Miguel. Su destino final, al parecer, fue alguno de los museos militares de Madrid, no sin que antes le fuera serrada, o arrancada de un golpe según otra versión recogida, una de las asas. La fecha del hallazgo se sitúa en torno a los años 50 - 60.
- Marzo de 1952, hallazgo de un cañón (*¿medio cañón?*) de bronce. Datado en el año 1606 mediante una cartela que así lo hacía constar en el centro de la pieza.
- En el mes de febrero de 1962, en las proximidades del Castillo de San Diego se recuperó un esmeril (pedrero) de un metro y doce centímetros de longitud y 77 kilogramos de peso. Como decoración o elemento apotropaico figura una imagen de San Pancracio en relieve en el primer cuerpo. En el artículo periodístico que da noticia del hallazgo anterior se hace constar que éste no es <<...el único [...] de tal género realizado en el Puerto de La Coruña, en diferentes épocas aparecieron diversas piezas, todas de mayor calibre que ésta de que ahora damos noticia>>. Fue extraída del fango a una profundidad de 10 m.
- En el **Museo del Ejército de Madrid** se conservan, al menos, las siguientes piezas extraídas del fondo de la bahía coruñesa:

\*Pieza de artillería catalogada como sacabuche. Bronce, de 142 cm de longitud. N. ° inventario: 3.370.

\*Medio ribadoquín, pieza de artillería, también en bronce de 120 cm de longitud. N. ° inventario: 3.668

Ambas piezas, según catálogo, fueron recuperadas a raíz del dragado del puerto en la primera mitad del siglo XIX (?). Están atribuidas, a nuestro modo de ver sin fundamento, a la defensa de las murallas de la ciudad durante el ataque de Francis Drake.

\*También conservado en el **Museo del Ejército** madrileño, un falconete de hierro roto por la caña. N. ° de inventario: 6.602.

- En el **Museo Arqueológico** coruñés del **Castillo de San Antón**, se conservan varias piezas procedentes de la Bahía Coruñesa:

\* Un falconete de hierro atribuido a la dotación del galeón *San Juan*, presenta montada la recámara de alcuza. Fue dragado en las proximidades del castillo de San Antón. Depositado por la **Autoridad Portuaria de La Coruña**. N. ° de inventario: 713.

\* Dos piezas de artillería de hierro, procedentes del medio marino, depositadas por la Concejalía de obras del Ayuntamiento de La Coruña, de procedencia desconocida, aunque ésta pudiera ser del puerto de La Coruña.

\* Una pieza de artillería terrestre en bronce localizada durante un dragado, atribuida al ejército inglés y perdida durante el reembarco de las tropas de Sir John Moore en 1809. Depositada por la **Autoridad Portuaria de La Coruña**. Ingresó en el Museo el 27 de abril de 1968.

\* Un ancla tipo almirantazgo de cronología contemporánea, extraída por un mercante al levar una de sus anclas durante las labores de desatraque, depositada por la **Autoridad Portuaria de La Coruña**.

\* Pelotería de piedra y hierro de artillería, así como una bala de barra.

\* Diferentes piezas menores de cerámica y metal procedentes de dragados y depositadas por la **Autoridad Portuaria de La Coruña**.

En el **apéndice 1** se incluye una tabla con diferentes objetos depositados en el Museo Arqueológico de La Coruña, tanto por particulares como por el grupo de arqueología subacuática **G.I.R.A.S.**

- En el año 1973, durante las labores de dragado que se realizaban en aquella época, se localizaron proyectiles de artillería que fueron identificados, desconocemos con qué criterio, como procedentes del sitio de los ingleses en 1589.

- Recuperación de botijas (cerámica de transporte, siglos XVI-XIX) en las proximidades del **Castillo de San Antón**, en la misma zona donde en la presente actividad se han localizado nuevas piezas. La localización de estas piezas se produjo como consecuencia de la varada de varios arrastreros de gran altura en la zona indicada a raíz de un fuerte temporal que provocó la rotura de las amarras de los citados buques. Tras su retirada, en la ‘cama’ que dejaron en el fondo, se localizaron numerosas piezas como las descritas, que fueron extraídas y en su mayoría terminaron en colecciones particulares. En la misma zona, en ocasiones, los mariscadores que faenan con raño han venido recuperando piezas similares que han sido vendidas a anticuarios y particulares.



- El 26 de enero de 1994 ingresa como donación en el **Museo Militar Regional de La Coruña**, entre otros objetos, un pequeño cañón naval de borda que se afirma procede de las proximidades del **Castillo de San Antón**, desconociéndose las circunstancias de su hallazgo y recuperación.



Cerámica bajomedieval inglesa en el puerto de Ribadeo, Lugo. Fot: MSC.

Las conclusiones que podemos extraer de todo lo expuesto más arriba es que en el fondo del puerto de La Coruña se localizaban piezas vinculadas al tráfico marítimo en diferentes épocas. Que alguna de dichas piezas proviniera de pecios de embarcaciones conservados hasta su destrucción por medio de dragados parece claro, como lo demuestra el hallazgo de munición de artillería citado. La presencia de munición de artillería aislada no podría haber llamado la atención de los operarios de la draga, sólo una fuerte concentración de este tipo de elementos podría haber dejado constancia.

Que en ningún momento se haya hecho referencia a la presencia de madera, puede tener varias explicaciones: que ésta haya desaparecido, altamente improbable dada la naturaleza de los fondos de la bahía; o que su hallazgo haya sido silenciado ante la posibilidad de sufrir retrasos en el trabajo y el temor a una posible merma en los beneficios. Una tercera explicación es que el hallazgo de elementos de madera fuera tan habitual que no se le diera importancia y su hallazgo careciera de importancia.

La localización de tan alto número de piezas artilleras resulta sorprendente. No podemos hablar de pérdidas accidentales, pues se trata de elementos de gran valor - sobre todo en el caso de piezas de bronce - y sería obligada su recuperación, sobre todo en fondos someros como los de la bahía coruñesa. Tiene más visos de verosimilitud la hipótesis de que la pérdida de las piezas artilleras se produjera como consecuencia de un naufragio, dado que al naufragar un buque y aunque se recupere la mayoría de su artillería, siempre podrían quedar piezas inaccesibles susceptibles de ser recuperadas más adelante mediante dragado.

El que en el interior de un puerto se forme un registro arqueológico de tal magnitud

tiene a nuestro modo de ver variados orígenes. Por un lado está la presencia de embarcaciones que realizan una actividad susceptible de generar restos materiales. Las pérdidas de objetos y los bienes desechados durante las tareas de pesca y comercio producen residuos que irán conformando el registro arqueológico. Las infraestructuras necesarias para desarrollar dichas actividades son parte fundamental del proceso. Las propias embarcaciones son susceptibles de sufrir accidentes y además son desechadas o desguazadas - lo que también genera restos materiales - una vez que han alcanzado el límite de su vida útil. Todo esto conformará una unidad que permite explicar de una manera clara y coherente el devenir de un punto que, hasta sufrir sucesivos dragados, permanecía intacto en lo que a su registro se refiere.

#### - Intervenciones arqueológicas previas

Las primeras intervenciones arqueológicas subacuáticas en el Puerto de La Coruña se remontan a épocas tan tempranas en el contexto español como los años 1976 y 1977

Fueron realizadas por buceadores del **Club del Mar de La Coruña** encuadrados en el **G.I.R.A.S.** (Grupo de Investigación y Rescate Arqueológico subacuático), bajo la inspiración de Don. Rafael Mejuto García, delegado de Arqueología Subacuática de la **Federación Gallega de Actividades Subacuáticas** y con la coordinación del **Museo Arqueológico de La Coruña**.

A parte de los trabajos desarrollados en Finisterre, Laxe, Centroña y Vivero, las tareas se focalizaron principalmente en la bahía de La Coruña, ante la riqueza arqueológica de sus fondos.

Las zonas prospectadas fueron el área del Parrote, en todo el frente de la Solana, la de San Diego y la peña de las Ánimas. La zona del Parrote resulta la más rica tanto en cuanto a materiales como a la antigüedad de los mismos. En el área de San Diego se localizaron principalmente materiales de época moderna, básicamente botijas.

Tras la prematura muerte de Rafael Mejuto, en 1988 y, dirigida por Rosario Valdés Blanco - Rajoy y Clara Eugenia Garrido Martínez, se desarrolla una nueva prospección arqueológica subacuática en las zonas inmediatas a la Dársena y al paseo del Parrote, motivada por la próxima construcción del Paseo Marítimo y la remodelación portuaria prevista. Coordinada de nuevo desde la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas, a cargo en ese momento de quien esto suscribe y contando de nuevo con la colaboración desinteresada de los buceadores deportivos del Club del Mar y contando de nuevo con el apoyo del Museo Arqueológico de La Coruña y con el permiso de la Dirección Xeral do Patrimonio de la Xunta de Galicia.

Los resultados de esta última intervención vinieron a confirmar los ya conocidos con anterioridad y los que ha proporcionado la intervención actual. Esto es: que en el área del Parrote - Castillo de San Antón se conservan los únicos fondos vírgenes accesibles de todo el ámbito portuario y su gran riqueza arqueológica que alcanza desde época romana hasta nuestros días. Es de destacar la poca cantidad de restos materiales localizados frente a ocasiones anteriores y posteriores, provocada tal vez por procesos alternativos de sedimentación y pérdida de sustrato que pondrían alternativamente al descubierto o cubrirían los materiales bajo el sedimento.

En posición: 43° 21,943' N y 008° 23,453' W (WPT 17) se encuentra un bloque de granito de aspecto paralelepípedo de 1,65 m. de longitud enterrado en el fango. La naturaleza de la intervención no hizo posible la excavación de este elemento para asegurar su naturaleza que, por su peso y encontrarse en el talud del canal, creemos procedente de cotas superiores. La existencia de bloques de piedra de estas

características en el canal de acceso ya fuera apuntada por (López, 1980), que las pone en relación con la hipotética estructura romana de las proximidades del Parrote.

#### 8.4.3.-Puerto de Ribadeo

Son frecuentes los hallazgos de restos arqueológicos sumergidos en esta ría. Justo en la entrada del puerto deportivo de la villa y a causa del cambio en las corrientes causado por la construcción de un nuevo dique, el fondo se encuentra literalmente tapizado de materiales arqueológicos: La pérdida del sustrato en la bocana de la dársena de Porcillán desveló el registro arqueológico que se sitúa en la zona y que muy probablemente se extienda por todo el frente de la villa de Ribadeo. Es conocido desde hace años, en concreto desde la construcción de las escolleras y explanadas que protegen y dan servicio a las dársenas deportiva y pesquera. Este registro debido a los agentes mecánicos del mar y al expolio de los cazadores de recuerdos está gravemente afectado. Además en esta ría en el pasado se realizaron dragados sin control arqueológico alguno, los cuales continúan sistemáticamente en la orilla asturiana para garantizar el calado a los astilleros allí situados.

Se trata de un depósito de materiales datado desde la Edad Media hasta nuestros días y con un origen muy semejante al documentado en el puerto de Baiona, exceptuando la masiva presencia de cerámicas portuguesas allí detectadas.

#### 8.4.4.-Puertos de Noya y Muros

El licenciado Molina en su Descripción de Galicia (Molina 1675) (Mondoñedo, 1550) cita a Noya de la siguiente manera:

La villa de Noia, que es gentil pueblo y de los de mas antigüedad que hay en este Reino, es de gente noble. Hácense aqui muchos y buenos navíos, grandes y pequeños<sup>358</sup>, porque tiene comarca de muy buena madera, cárgase aqui cantidad de sardina, la mejor de todo el Reino, y así, do quiera que llega alguna sardina, preguntan luego por la de Noia, porque habiendo ésta no se despacha otra.

Esta es una de las pocas referencias que tenemos a la fabricación de barcos en Galicia en torno al siglo XVI. Sería notable que existiendo la materia prima y la comodidad del trabajo en las rías abrigadas, no se construyesen más buques que aquellos destinados al tráfico comercial de cabotaje y a la pesca.

La tradición pesquera de Noya queda hoy reducida a la explotación de sus bancos marisqueros.

Hasta finales del siglo XVIII, según el derrotero de Tofiño de San Miguel (Tofiño de San Miguel 1789), aún con dificultades podían ascender hasta las proximidades de Noya embarcaciones de casi cualquier porte. Con posterioridad la sedimentación y la desidia han llevado a que uno más de los puertos históricos gallegos quede inhabilitado para recibir embarcaciones de ningún tipo. En la actualidad la mayor parte de los fondos están reducidos a una sonda inferior a un metro en bajamar.

Entre los días 26 y 27 de abril de 2006, dirigimos una prospección arqueológica subacuática en el cercano puerto de Testal, este pequeño puerto es el último punto

<sup>358</sup> La tradición de construcción naval continúa hasta nuestros días con la actividad de los astilleros situados en O Freixo, en la orilla derecha de la ría.

de máxima aproximación al puerto de Noya sin necesidad de contar con la marea. Se trata por tanto de un punto de interés por cuanto manifiesta la posibilidad de que en el pasado este punto fuera frecuentado por embarcaciones que se detuvieran aquí esperando la marea alta para abordar la última etapa de la singladura hasta el puerto de Noya. Los fondos estudiados, estaban formados por arenas y fango que contenían cierta abundancia de materiales arqueológicos. Su cronología abarcaba desde época romana hasta moderna pasando por medieval. Asimismo es de destacar la presencia de nódulos y fragmentos de sílex<sup>359</sup>, elemento alóctono que indudablemente fue transportado hasta este punto (San Claudio Santa Cruz 2006). En el Testal nos hallamos ante un fondeadero de amplia cronología relacionado con el puerto de Noya.

#### 8.4.5.-Conclusión

Los materiales provenientes de los fondos de los puertos estudiados proceden en su mayoría de las actividades marítimas y portuarias. Estos materiales, restos materiales del tráfico marítimo, ilustran las relaciones de los puertos que se asoman a esta franja atlántica. Estas relaciones son más intensas con los puntos más cercanos, mientras que aquellas más lejanas se limitan a elementos de mayor valor o especialmente apreciados.

Las producciones de cerámicas comunes tienen un origen próximo como las costas portuguesas o las cantábricas, pero no resulta en absoluto despreciable la presencia de producciones del norte de Europa, como Inglaterra, Países Bajos o Alemania. En cuanto al resto de las producciones peninsulares existe un claro suministro tanto desde el Levante como desde Andalucía.

#### 8.5.-Naufragios en las costas de Galicia en Época Moderna

<<El naufragio es (...)  
el paso más fácil de la realidad a la utopía,  
de la Sociedad a la Naturaleza,  
del Pasado al Futuro>>  
Antonello Gerbi (1904-1976)

El término naufragio tiene dos acepciones, por un lado el episodio que supone la pérdida de un buque y por otro el resultado de la acción anterior, es decir los restos materiales que tal hecho supone. En el presente trabajo hemos asumido la primera acepción para narrar la pérdida de un buque, independientemente de que se conserven - o hayan sido localizados - sus restos. A estos últimos les hemos adjudicado el término pecio. Ambos términos los hemos tratado por separado, pues si bien es cierto que un naufragio es casi inevitable que deje rastros materiales, los mismos no siempre han sido localizados.

Cuando se produce un naufragio, se depositan sobre el fondo del mar determinados elementos materiales que por regla general es posible rastrear. No es descabellado intentar la localización de un naufragio producido incluso centenares de años atrás. No debería ser necesario recordarlo, pero casos como el del sueco Vasa, el inglés

<sup>359</sup> El origen de los fragmentos de sílex habría de buscarlos en los lastres arrojados por la borda por embarcaciones provenientes del norte de Europa que en este punto cargarían algún tipo de mercancías probablemente en un período cronológico coherente con el resto de materiales localizados durante la prospección.



Mary Rose o el español San Juan, en Terranova, avalan esta afirmación (Hoffmann, *Mundos sumergidos* 1987).

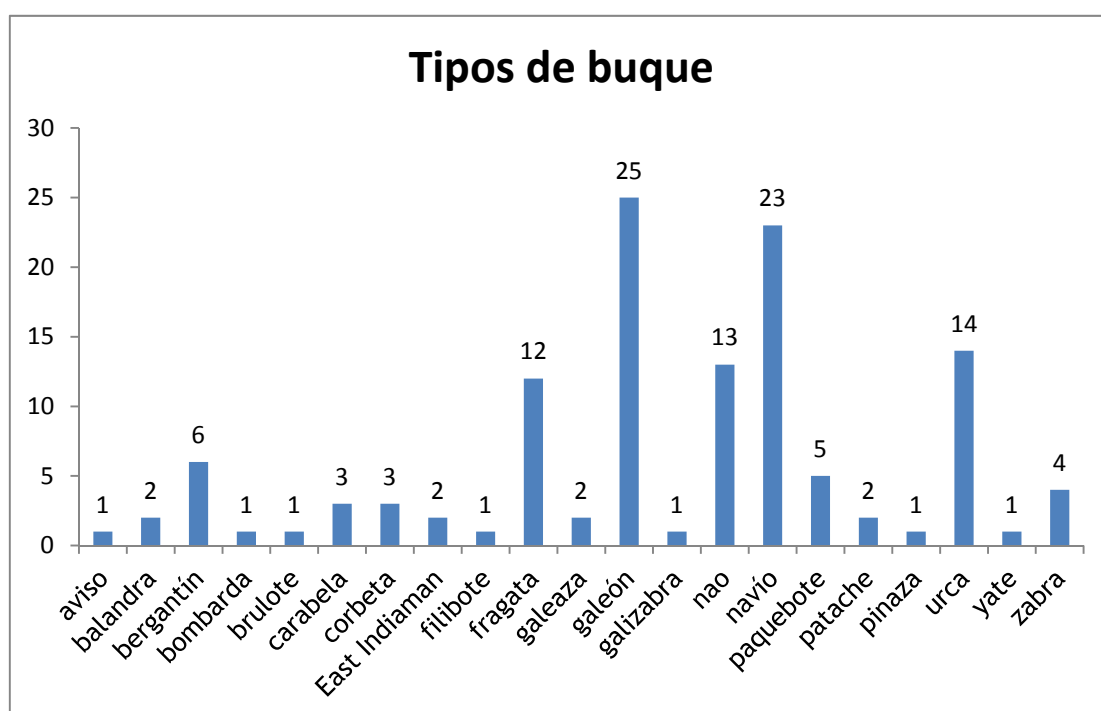
Los buques son siempre una de las herramientas más complejas de cualquier momento histórico. Normalmente en las embarcaciones coinciden los más avanzados desarrollos culturales a los que ha llegado la sociedad que lo ha producido. Así en cada momento histórico observaremos cómo las sociedades más avanzadas de su tiempo poseen las embarcaciones con mejores cualidades.

Existen diferentes tipos de embarcaciones según el uso para el que hayan sido construidas. Si bien en ocasiones un tipo de buque puede tener diferentes usos, y en ocasiones asumir diferentes roles en un mismo momento<sup>360</sup>, al menos sus diferencias en cada una de las tareas encomendadas quedará clara en función de los objetos que transporta en cada momento.

348

Las embarcaciones se pueden clasificar en cinco grupos generales:

- Mercantes: transportes de cualquier tipo de carga o pasaje.
- Buques de guerra: dedicados a misiones militares.
- Embarcaciones de pesca: dedicadas a tareas extractivas.
- Embarcaciones utilitarias: destinadas a cualquier servicio, generalmente auxiliares de las anteriores.
- Embarcaciones de recreo: destinadas a satisfacer el ocio de sus propietarios o arrendadores. En ocasiones tienen claras connotaciones de ostentación de riqueza o poder.



Distribución de buques naufragados por tipos. De otros 95 de ellos desconocemos su atribución.

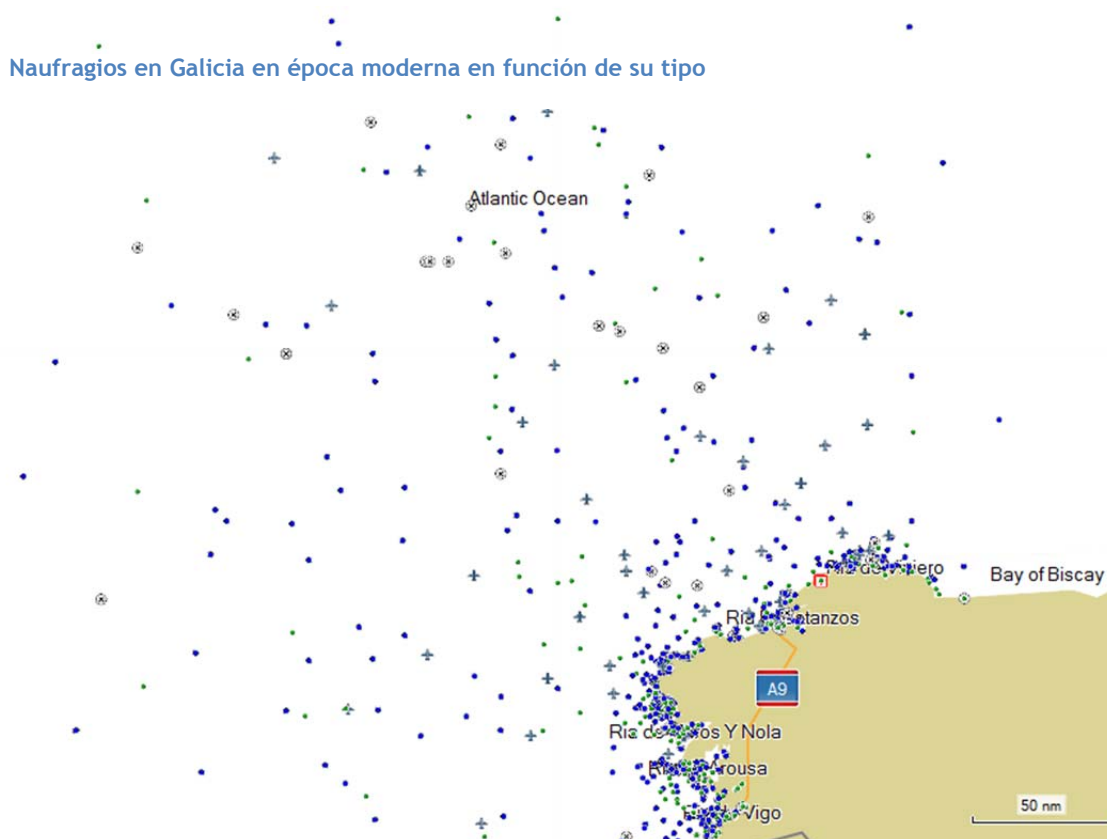
<sup>360</sup> Un ejemplo claro lo constituyen los galeones de la Guardia de la Carrera de Indias.

Los buques de la era de la madera y la vela, podían ser buques redondos- o mancos - es decir que navegaban a vela o buques largos, cuando estaban destinados a navegar a remo, aunque la mayor parte del tiempo lo hicieran a vela.

Hasta el momento hemos documentado 219 naufragios<sup>361</sup> de este período en aguas de Galicia. A ellos deben de corresponderse otros tantos yacimientos arqueológicos subacuáticos, pues no es previsible que sus restos hayan desaparecido de forma total. Aún en el caso de los destructivos dragados, como los realizados en la bahía coruñesa, o en Ribadeo, los restos materiales de estos yacimientos han sido vertidos, bien en alta mar, en los rellenos de diferentes obras portuarias, o en el acopio de aquellos elementos más llamativos como la artillería, situados como ornato en diferentes lugares.

La cifra recogida de naufragios, no puede ser más que una fracción del total. La imposibilidad de consultar la totalidad de los archivos existentes, además de la falta de referencias a muchos de los naufragios producidos en aguas gallegas, nos lleva a suponer que el número identificado hasta el momento habría sin duda que multiplicarse por varios enteros. La lista de naufragios no recoge la totalidad de los naufragios ocurridos en la zona en el período expuesto, únicamente de aquellos naufragios recogidos en las fuentes a nuestro alcance.

Todavía es necesario implementar la investigación en archivo para localizar nuevos naufragios que hayan dejado huella documental, tarea que está casi totalmente virgen. Algunos de estos naufragios están localizados, de otros conocemos su posición



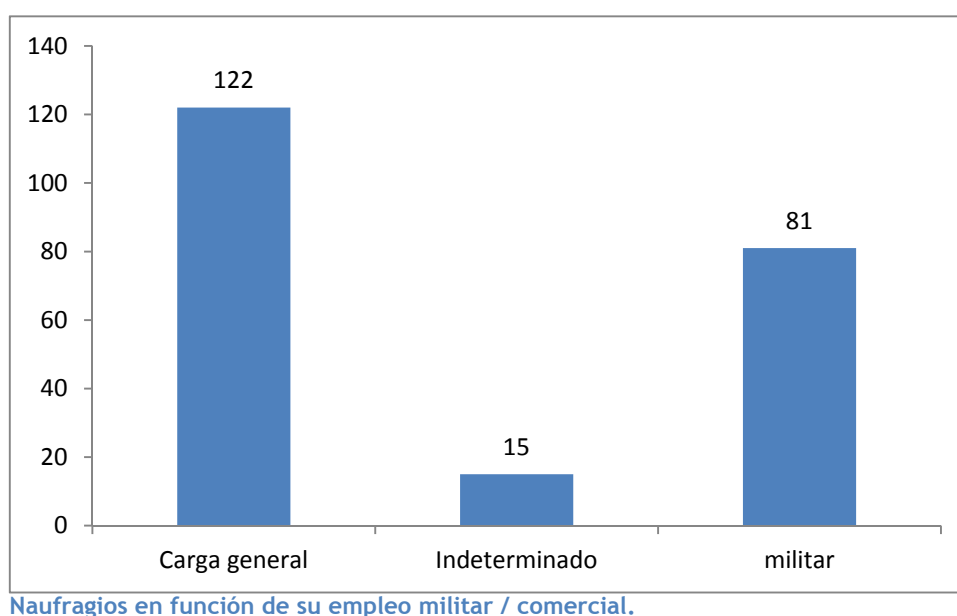
Constelación de alrededor de 1500 naufragios documentados en aguas del noroeste peninsular. Una fracción de los buques y aeronaves realmente naufragados en la zona. Elaboración propia.

<sup>361</sup> No hemos incluido en la relación embarcaciones de pesca local.

aproximada, finalmente un tercer grupo es de aquellos de los que conocemos su existencia pero no podemos de momento ofrecer su situación. La investigación sobre archivos es fundamental en este aspecto, pues es posible que se pueda afinar mucho en la localización de determinados naufragios.

De los probablemente centenares de buques naufragados en Galicia o en su área marítima inmediata, hasta el momento conocemos por fuentes bibliográficas apenas unas decenas de ellos.

La talasonimia<sup>362</sup> es, lo mismo que en tierra firme, un valioso auxiliar a la hora de localizar e identificar lugares susceptibles de albergar elementos de interés patrimonial. Ejemplos como la Furna dos Pesos en las islas Cíes, Punta do Diñeiro en el Seno de Corcubión o punta del Almirante en el cabo Finisterre, nos dan la oportunidad de atisbar un momento del pasado que han dejado una huella indeleble en el acervo cultural local. Una tarea todavía por realizar es la talasonimia subacuática, aquella que recoge la denominación de parajes submarinos que tienen una denominación específica. Lugares como la Pared, o los Castros, nos ofrecen información acerca de la topografía subacuática, o bien relativa a la presencia de elementos de interés patrimonial: <<O Limpo do Francés>> sitúa en la playa de Langosteira, Finisterre el lugar donde reposan los restos de la corbeta de guerra francesa *Bayonnaise*, embarrancada por su comandante en este lugar el 28 de noviembre de 1803.



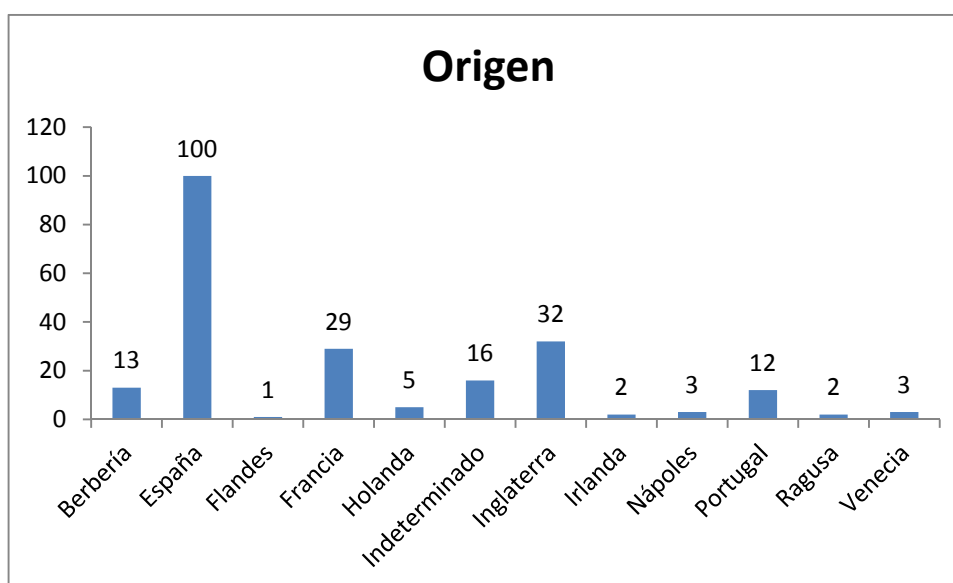
En cuanto a la naturaleza de los buques naufragados de cuya pérdida nos ha llegado noticia, observamos que entre buques comerciales (carga general) y militares es muy escasa, dada la relación habitual entre ambas categorías de buques. Este porcentaje tan alto de buques militares se corresponde a la perfección con el período de guerras casi continuo, entre inicios del siglo XVI y finales del XVIII. No podemos olvidar tampoco que la pérdida de un buque militar haya podido dejar más huella en la documentación, por lo que es más fácil su identificación.

Con respecto al tipo concreto de los buques vemos que destacan los tipos galeón, fragata y navío. Los dos primeros no llaman la atención, por cuanto son los

<sup>362</sup> La toponimia trasladada al medio marítimo.

verdaderos caballos de batalla del momento. El primero será sustituido a partir del siglo XVIII por el navío de línea, mientras que el segundo tendrá su máximo desarrollo desde ese mismo momento, no siendo equivalente en modo alguno una fragata de inicios del siglo XVI con un buque de similar denominación de finales del siglo XVIII. Con respecto a la tercera denominación hemos de tener en cuenta que el término navío, es un sinónimo de buque, pudiendo definir, sobre todo en la mente de gentes no prácticas en las cosas del mar, cualquier tipo de buque, sin tener en cuenta sus características. Lo mismo ocurre con el término nao en el siglo XVI que puede significar asimismo a un buque sin importar su verdadera clase.

La categoría urca, con 14 individuos, está situada en tercera posición en cuanto a número de embarcaciones perdidas. Este tipo de buques ha de llevar el grueso del transporte militar hispánico en el Atlántico, sin menospreciar su faceta puramente bélica en ocasiones. La presencia masiva de este tipo de buques entre los perdidos en octubre de 1596 explica asimismo su crecido número en esta relación.



La nacionalidad de las naves que han bajado a engrosar el Patrimonio Cultural Subacuático en el noroeste peninsular, nos vuelve a mostrar una consecuencia de las guerras que tuvieron como escenario esta fachada del Atlántico. Así podemos identificar la presencia de los enemigos tradicionales de la monarquía ibérica, por un lado Francia, los piratas berberiscos, Holanda e Inglaterra y por otro la de los buques al servicio de dicha monarquía, tanto los de origen propio o metropolitano como de la propia España o Portugal a partir de la unión de ambos reinos peninsulares, como los pertenecientes a las naciones o territorios aliados o dependientes, como Nápoles, Flandes, Ragusa.

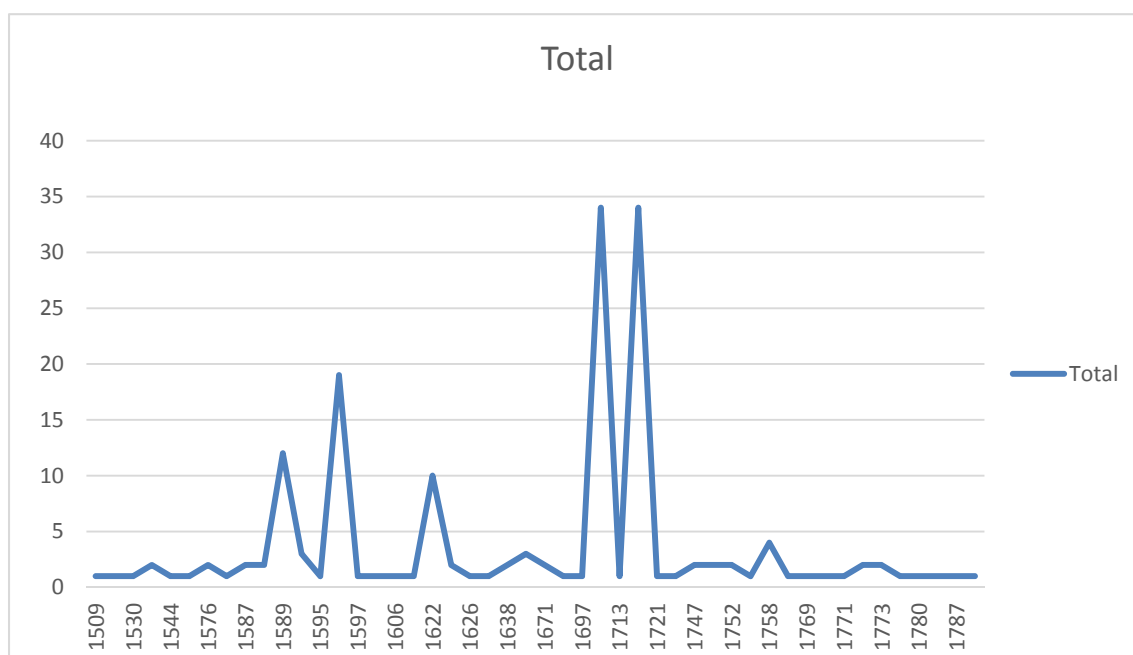
Pero para complicarlo todo hemos de tener en cuenta asimismo que no todas estas naciones fueron siempre enemigas, ni todas aliadas en uno u otro momento a lo largo de ese período las alianzas y los conflictos cambiaron de actores, con la salvedad de los piratas del norte de África, cuya condición de enemigo no cambió a lo largo del período histórico estudiado.

La distribución por años de los naufragios en las costas del noroeste durante la Época Moderna refleja la situación política general en el Atlántico durante este período. Destaca la pugna entre Inglaterra y los reinos peninsulares a partir de 1587 y hasta 1597.



En cuanto al momento concreto del naufragio, no es posible establecer un patrón respecto a los meses en los que más naufragios se producen a lo largo del año, en lo que se refiere al total anual de los naufragios. Esto es así por la coincidencia de que las armadas de 1596 y 1702 se pierden en el mes de octubre de sus años respectivos, mientras que en marzo de 1719, se pierde la Armada de aquel año. El pico correspondiente al mes de mayo se corresponde a la contra Armada inglesa de 1589 que aprovecha los vientos del norte favorables el tránsito norte - sur del golfo de Vizcaya. Sí es útil la gráfica, si los tomamos como hechos únicos para fijar que es en los meses finales del año cuando se producen la mayor parte de los naufragios en las costas gallegas, consecuencia de los fuertes temporales del oeste que vienen a sufrir las costas gallegas en este período y que hacen tan peligroso el tránsito hacia el norte, precisamente en el momento en que los vientos son favorables en esta ruta.

Entre las causas de la pérdida de barcos, destacan las bélicas en las ocasiones de 1589, de la Armada berberisca de 1622 y de la Flota de la Plata de 1702. Hay que tener en cuenta que un enfrentamiento bélico casi nunca tenía como consecuencia el naufragio de alguno de los buques enfrentados. Por regla general el enfrentamiento terminaba con la captura del buque perdedor. Así a pesar de los numerosos enfrentamientos recogidos en estas aguas, el número de naufragios es muy reducido. Episodios como la destrucción de la flota de la Plata de 1702 con tan gran número de naufragios, es debida más a la autodestrucción de la misma que al resultado del



combate.

Con respecto a las causas naturales que puedan explicar la pérdida del resto de los buques, la mayor parte de ellos se produjo como consecuencia de haberse estrellado contra la costa, incluso, estamos seguros, en el caso de aquellos titulados como consecuencia de un temporal. En estos casos podemos establecer que la causa directa de la pérdida de los buques es el embarrancamiento pero el hecho es consecuencia de un temporal.

Se hace así honor al viejo dicho marinero de que a los barcos los hunde la tierra, no el mar. Los barcos son capaces de correr un temporal con una seguridad relativa, a la espera de que se produzca una mejoría del tiempo. El problema surge cuando la costa se encuentra a sotavento, es decir, hacia donde sopla el viento, lo cual reduce

sensiblemente las posibilidades de huida, frente a las inclemencias climáticas. Cuando la aproximación se produce de noche, y ante la ausencia generalizada de luces en la costa que permitan a los oficiales situarse, resulta casi imposible encontrar un refugio, sea puerto o ensenada, donde buscar refugio. En esas ocasiones sólo la suerte puede evitar que un buque choque contra la costa o los invisibles bajos que la rodean.

### 8.5.1.-Catálogo de naufragios

#### 1. Desconocido batalla de Finisterre I (1509)

18 enero 1509

Cabo Finisterre. Tipo: militar, corsario. Características: vela, nao. Casco de madera. Nacionalidad, francés, País Vasco.

En 1508, Duarte Pacheco Pereira (c. 1460 - 1533), excepcional marino, militar y cosmógrafo portugués, fue comisionado por el rey Manuel I de Portugal para establecer vigilancia sobre la costa portuguesa y el Estrecho de Gibraltar con el fin de paliar el corso. Destacaba el corsario francés Pierre de Mondragón que venía actuando entre las islas Azores y el territorio continental portugués, donde consiguió capturar una nao procedente de la India. Localizada la flota corsaria, Pacheco le dio caza hasta que ésta quedó arrinconada contra el cabo de Finisterre. Tras un reñido combate los portugueses capturaron al corsario hundiéndole una nao y capturándole otras tres. [www.arqnet.pt](http://www.arqnet.pt). [www.cvc.instituto-camoes.pt](http://www.cvc.instituto-camoes.pt).

#### 2. Nao desconocida

Enero 1523

Malpica. Causa: embarrancado. Características: vela, nao. Casco de madera. Nacionalidad: española.

Carta de Francisco Mejía dirigida a Carlos I, en La Coruña a 21 de enero de 1523. Los restos del naufragio fueron utilizados para armar otros buques de la Armada de la Especiería. (Lema Mouzo, 2014, pág. 5).

#### 3. Desconocido

1530

¿Luereza?, sur de Vigo

Tipo: carga general. Características: vela, galeón. Casco de madera. Nacionalidad España.

Hundido en las cercanías de ¿Luereza? Archivo MSC.

#### 4. Capitana de la Saane

25 julio 1543

Muros, ría de Muros. Causa: bélica. Tipo: militar. Características: vela, nao, capitana corsaria. Casco de madera. Astillero: Francia. Nacionalidad: Francés. Almirante de la flota: Alabardes. General: De Sana. Carga: pertrechos bélicos y el botín capturado en los puertos atacados. Víctimas: sí.

El general francés, Jean de Clamorgan, señor de La Saane señor de Soane, estaba negociando con los vecinos el rescate de la villa de Muros, para no saquearla como ocurrió en Laxe, Finisterre y Corcubión, exigiendo 12.000 ducados. El 25 de julio llegó a la ría homónima una flota española al mando de Álvaro de Bazán, el viejo. La capitana española, con de Bazán al mando, abordó de proa a la capitana enemiga y la echó al fondo no sin considerable daño de la suya, y pérdida de 100 hombres. Sólo una nave con el palo partido de un disparo, escapó, 23 quedaron rendidas, y hundida la capitana. Murieron más de tres mil franceses y en la flota española se contaron 300 muertos y más de 500 heridos. (Fernández Duro 1972); (González López 1980).



Roldana con núcleo de bronce circular del puerto de Baiona. Museo do Mar de Galicia. Fot: MSC.

## 5. Honor

24 septiembre 1544

Playa de Lago, San Ciprián, Lugo. Causa: Embarrancado, temporal. Tipo: carga general. Características: vela, nao. Casco de madera. Nacionalidad: <<flamenca>>. Carga: paños, tapices, lienzos, estaño.

Murió su capitán y toda su tripulación excepto cuatro hombres que se salvaron. (Alonso Rodríguez y Alvarez Martínez 2012).

## 6. Santa Catalina

Octubre 1544

Ría de Ribadeo. Causa: embarrancado. Tipo: carga general, nao. Nacionalidad española, San Sebastián. Capitán: Joanes de Zaldívar.

El primer naufragio del que tenemos noticia en la ría de Ribadeo es el de la nao Santa Catalina, propiedad de armadores de San Sebastián. Se la había enviado a Burela, capitaneada por Joanes de Zaldívar, vecino de esa ciudad. El barco embarrancó a principios de octubre de 1544 antes de iniciar la costera de la ballena para la que había trasladado materiales hasta el puerto burelés. Ante la inseguridad que ofrecía aquel puerto, se decidió, como era habitual, situar la nao en otro puerto con mejores condiciones. Se escogió el puerto de Ribadeo, aunque un fuerte vendaval provocó que faltaran las amarras encallando el buque y perdiéndose. Entre los efectos no desembarcados se citan <<unas lanzas, unas barricas de sal, harina, bizcocho y sidra>>. Parece ser que finalmente el barco fue reflatado y vendido a armadores extranjeros (Valdés Hansen, Com. Pers. 2013); (Valdés Hansen, 2010); ARCV; Escribanía Quevedo, C.1.132/2

## 7. Desconocido

1561

Puerto de Bares. Características: nao. Vela. Casco de madera.

El obispado de Mondoñedo entra en conflicto con el conde de Ribadeo por este naufragio, del cual se recuperó un cofre que estaba flotando a la deriva a tres leguas del puerto de Tapia. José Carlos Breijo, Com. Pers.

## 8. Merlin

21 octubre 1564

Golfo de Vizcaya. Causa: Desaparecido. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: inglés. Carga: Metales valiosos. Ruta De Inglaterra al África Occidental.

Al parecer desapareció en una tormenta en el Golfo de Vizcaya, aparentemente en las proximidades de Galicia. (Pickford 1994, 173).

## 9. Nuestra Señora de la Esperanza

1576

La Coruña. Tipo: Carga general. Características: vela. Casco de madera.

Hacia la ruta Lisboa - Vigo - Muros - La Coruña. Se hundió a la entrada de la bahía. Sus propietarios cobraron el seguro en Lisboa unos años después. (R. Patiño Gómez 2015).

## 10. Naos venecianas

1576

Costa de Galicia. Tipo: Carga general. Características: vela, nao. Casco de madera. Nacionalidad: veneciana.

Dos naos venecianas se estrellaron contra las costas de Galicia, además de otras con daño al comercio de Lisboa. AGI. Contratación 5105.

## 11. Desconocido



Diciembre 1582

Muros. Tipo: militar, corsario. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: francés. Supervivientes: 19.

Había estado atacando al tráfico marítimo frente a la costa portuguesa. Cinco de los supervivientes eran prisioneros portugueses que se dirigieron a la Inquisición acusando a los franceses de calvinistas. El Tribunal condenó a doce de los franceses a galeras con penas entre seis años y cadena perpetua. AHN, Inq., leg. 2042-10: relación del auto de fe, Santiago 11-XI-1583; AHN, Inq., leg. 2042-11: relación del auto de fe de Santiago 26-VII-1584.

## 12. Desconocido

4 junio 1587

Cabo: Toriñana. Causa: embarrancado. Tipo: militar, corsario. Características: nao. Vela. 130 toneladas. Casco de madera. Nacionalidad: inglés. Armamento: sí.

Durante la guerra no declarada entre España e Inglaterra, el año anterior al envío de la Armada de 1588, mal conocida como Armada Invencible, los ingleses efectuaron varios ataques y escaramuzas en diversos puertos peninsulares. Este buque, del que desconocemos el nombre, provenía de Corcubión y Finisterre en donde había sido rechazado junto a otras dos naos y dos lanchas de la misma nacionalidad. En las proximidades de dicho cabo tomaron tres pinazas cargadas de madera que venían de Asturias. Desde allí arribaron al cabo Touriñán donde, navegando cerca de la costa persiguiendo unos barcos de pescadores, la mayor de las naos embarrancó en un bajo. Se hundió sin que se salvaran más de ocho o diez hombres de una tripulación aproximada de más de 60. Más tarde pudieron recuperarse del pecio dos piezas pequeñas de artillería de las que da noticia por carta el marqués de Cerralbo, a la sazón capitán general de Galicia, a Felipe II. (Calvar Gross 1993).

## 13. Nao de Pedro de Valdés

1587.

Costas de Galicia. Tipo: Carga general. Características: vela, nao. Casco de madera. Nacionalidad: española. Capitán: Pedro de Valdés

Hundida en un puerto de Galicia. Se desconoce si se salvó la artillería. AGI. Indiferente General. 1098.

## 14. Regazona

08 diciembre 1588.

Ensenada de Cariño, Ferrol. Causa: Embarrancado, temporal. Tipo: militar. Características: vela, galeón 1.249 toneladas. Casco de madera. Nacionalidad: Venecia. Capitán: Martín de Bertendona. Ruta: Muros a Ferrol. Armamento: 30 cañones.

Superviviente de la expedición de 1588 a Inglaterra, llegó a la ría de Muros. El capitán general de Galicia ordenó su entrada en La Coruña para concentrar allí a los buques procedentes de la jornada situados en aguas de Galicia. Embarrancado y perdido cuando pretendía entrar en Ferrol con graves daños y una tripulación muy

disminuida. Parte de la artillería fue recuperada. (Calvar Gross 1993); (Urgorri Casado, 1987).

#### **15. San Bartolomé**

05 mayo 1589

Puerto de La Coruña. Causa: bélica. Tipo: carga general, militar. Características: vela, nao. 976 toneladas de sueldo, 707 toneles machos. 30,41 x 9,87 x 6,63 m. Casco de madera. Construido: 1585, Cantábrico. Nacionalidad: España.

Se hundió en el área de la Marina, inmediata al Malvecín, en la bahía de La Coruña. Procedente de la expedición contra Inglaterra de 1588, encuadrada en la escuadra de Andalucía. Incendiada por su propia tripulación. Las fuentes inglesas dicen que fue capturada por sus fuerzas. (Barreiro Fernández 1986); (Casado Soto 1988); (Cerezo Martínez 1988); (Flórez 1850); (Vedia y Goosens 1845); (Wernham 1988).

357

#### **16. San Juan**

05 mayo 1589.

Puerto de La Coruña. Causa: bélica. Tipo: militar. Características: vela, galeón. 1050 toneladas de sueldo, 700 toneles machos, 36,12 x 10,78 x 5,74 m. Casco de madera. Construido: 1586, Portugal. Nacionalidad: Reino de Portugal. Armamento: 50 cañones.

Se hundió en el área de la Marina, inmediata al Malvecín. Procedente de la fallida expedición contra Inglaterra del año 1588. Almiranta de la escuadra de Portugal al mando de Martín de Bertendona. Incendiado por su propia tripulación. (Barreiro Fernández 1986); (Casado Soto, 1988); (Cerezo Martínez, 1988); (Flórez, 1850); (Vedia y Goosens 1845).

#### **17. Sanson**

05 mayo 1589.

Puerto de la Coruña. Causa: bélica. Tipo: carga general. Características: vela, urca casco de madera. 500 toneladas: Dimensiones 29,7 x 9,58 x 5,32m. Construcción alemana.

Había regresado de la expedición de 1588 a Inglaterra, encuadrada en la escuadra de Urcas. Las noticias sobre su naufragio no son concluyentes, existiendo incluso la posibilidad de que fuera capturada por los ingleses. (Barreiro Fernández 1986); (Casado Soto, 1988); (Cerezo Martínez, 1988); (Flórez, 1850); (Vedia y Goosens 1845); (Wernham, 1988).

#### **18. Armada inglesa de 1589 I (ría de La Coruña)**

Mayo 1589.

Puerto de La Coruña. Causa: Incendio. Cinco embarcaciones. Pertenecían a la flota británica mandada por Drake y Norris que pretendía un golpe de mano en los reinos peninsulares y las Azores tras la fallida expedición española del año anterior (1588). Abandonadas e incendiadas por su propia tripulación en la playa de Oza. (Saavedra

Vázquez, 1989); (Anónimo, 1850). (Barreiro Fernández 1986); (Casado Soto 1988); (Cerezo Martínez 1988); (Flórez 1850); (Vedia y Goosens 1845); (Wernham 1988).

## **19. Armada inglesa de 1589 II (ría de Vigo)**

Junio 1589. Área de Vigo

Climatología Temporal. Ruta Vigo a las islas Británicas. Dos embarcaciones. Pertenecían a la flota que al mando de Drake y Norris había sido derrotada ante La Coruña y Lisboa. Tras la retirada del puerto portugués, la flota se refugió en la ría de Vigo. Al querer proseguir viaje se levantó un temporal que forzó a parte de la armada a regresar al fondeadero mientras el resto le hacía frente en mar abierto, dos de estos últimos buques se perdieron.

El 2 de julio, a las ocho de la mañana, la Contra Armada larga trapo desde Vigo, donde, ha perdido varios centenares de hombres a manos de las fuerzas del conde de Gondomar. Pero la salida de la ría va a complicarse por los fuertes vientos. Así Norris, junto con más de 30 barcos que habían fondeado más al interior de la ría, no tiene tiempo de ganar mar abierto y debe cancelar su salida ante el temporal que se les echa encima. Deberá entonces volver a soltar fierros frente a las islas Cíes, perdiéndose del grueso de la flota donde navega Drake, cuya dispersión continúa en aumento. Es entonces que Marcos de Aramburu captura dos barcos de los que navegan con Drake, llevándoselos a Santander. Y fue durante la escala en Vigo, quizá ese día, que los ingleses pierdan varios barcos más. Sabemos que uno de ellos tocó bajos y encalló en las Cíes. También que otros dos fueron lanzados contra las rocas e incendiados por los vecinos de Cangas.

El lunes 3 de julio [...] Mientras, Norris, que permanecerá fondeado en las Cíes, va a aprovechar este día y la mañana del siguiente para extraer la artillería de la nave encallada.

Durante la mañana del martes 4, acabada de salvar la artillería que se pudo, Norris incendia el barco encallado en las Cíes.

Uno de los barcos hundidos en Cangas es posible que se corresponda con el pecio localizado en la playa de Barra y que ya fue objeto de una intervención arqueológica.

El buque perdido por los ingleses en las islas Cíes puede corresponderse con el pecio situado en la punta das Vellas o de Os Cañóns, donde consta la extracción de piezas de artillería de bronce en los años 60 del siglo XX por una empresa de rescate subacuático. Según las fuentes orales, las piezas fueron retiradas de la playa por la Armada Española. (González López 1980); (Gorrochategui Santos, 2011); (Peña 1985).

## **20. Napolitana**

17 octubre 1591

Cabo Silleiro, Baiona. Causa: embarrancado, temporal. Tipo: militar. Características: vela, remo, galeaza. Las dimensiones estimadas eran de 40 x 11 x 4.30 con un desplazamiento de 500 toneles machos. Construida: atarazanas de Nápoles, c. 1584. (Calvar Gross 1993, 343)

Era de cincuenta remos con seis remeros por banco. En Ferrol, el 1 de enero de 1591, le contabilizaron 42 piezas de artillería de bronce.

La galeaza Napolitana, una superviviente de la Gran Armada de 1588, junto a la galeaza Zúñiga otra veterana de aquella campaña, regresaban de Bretaña, ambas estaban encuadradas en la escuadra de don Francisco de Toledo, fueron arrojadas a las costas de Baiona por un temporal. Los Justicias de la villa tuvieron que dedicarse a capturar a los galeotes que consiguieron llegar a tierra, y luego participar en el rescate de parte del armamento de dichas galeazas. Se retiraron una cantidad indeterminada de esmeriles y cañones.

En 1986, Pedro Novalbos Garrido localizó, a 3m de profundidad, 2 esmeriles de bronce (uno de ellos con el cargador) que medían 1,5m y pesaban aproximadamente 200 kg. Fueron extraídas por mandato de la Xunta por un equipo dirigido por Luaces y Toscano. Las piezas están depositadas en el Museo de Pontevedra. Posteriormente, en 1989 y 1990, el mismo buceador encontró dos cargadores de alcuza, depositados en el mismo museo, hoy se muestran en el Museo de la Navegación de Baiona. (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 345); (R. Patiño Gómez 2002); (Luaces Anca, 1989) (San Claudio Santa Cruz, 1991).

## 21. Zúñiga

17 octubre 1591

Cabo Silleiro, Baiona. Causa: embarrancado, temporal. Tipo: militar. Características: vela, remo, galeaza. Las dimensiones estimadas eran de 40 x 11 x 4.30 con un desplazamiento de 500 toneles machos. Construida: atarazanas de Nápoles, c. 1584. (Calvar Gross 1993, 343)

Era de cincuenta remos con seis remeros por banco. En Ferrol, el 1 de enero de 1591, le contabilizaron 50 piezas de artillería de bronce.

La galeaza Zúñiga, una superviviente de la Gran Armada de 1588, junto a la galeaza Napolitana otra veterana de aquella campaña, regresaban de Bretaña, ambas estaban encuadradas en la escuadra de don Francisco de Toledo, fueron arrojadas a las costas de Baiona por un temporal. Los Justicias de la villa tuvieron que dedicarse a capturar a los galeotes que consiguieron llegar a tierra, y luego participar en el rescate de parte del armamento de dichas galeazas. Se retiraron una cantidad indeterminada de esmeriles y cañones.

En 1986, Pedro Novalbos Garrido localizó, a 3m de profundidad, 2 esmeriles de bronce (uno de ellos con el cargador) que medían 1,5m y pesaban aproximadamente 200kg. Fueron extraídas por mandato de la Xunta por un equipo dirigido por Luaces y Toscano. Las piezas están depositadas en el Museo de Pontevedra. En los años 1989 y 1990 el mismo buceador encontró dos servidores de alcuza, depositados en el mismo museo, hoy se muestran en el Museo de la Navegación de Baiona. (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 345); (R. Patiño Gómez 2002); (Luaces Anca, 1989) (San Claudio Santa Cruz, 1991).

## 22. La Vitoria

1591

Bajo Picacho, Baiona. Causa: embarrancado. Tipo: carga general. Características: vela, carabela. Casco de madera. Carga: sal. *Tougia* (Portugal) a Baiona.



El barco quedó semihundido tras el choque. Unos ciudadanos de Baiona: Gómez de Carrales y Marcos González, cobraron unos 100 ducados por intentar sacarla a tierra. (R. Patiño Gómez 2002).

### 23. Desconocido

1596

En el mismo año del saqueo de Cádiz de 1596, Pedro de Zubiaur apresa sobre la costa del noroeste 4 navíos ingleses de una escuadra de 6 que con municiones acudía a aprovisionar a su escuadra. Otros dos buques fueron hundidos en el combate. (Martínez Valverde, 1957, págs. 924-925).

### 24. San Bonaventura

Agosto - diciembre 1596. Fondeado en Vigo, se cita su pérdida <<cuando salió por los ingleses>>. Había entrado en Vigo en agosto de ese año junto con otras naves al mando de Pedro de Zubiaur. AGS. GYM.LEG. 481004-0001.

### 25. Angel

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Tipo: urca. Características: 200 toneladas. Capitán Henrique Fenis. Ruta: Portugal a Ferrol. Tripulación: 19. Pasaje: 85. Víctimas: 57.

Pertenecía a la Armada del Océano al mando de Martín Padilla Manrique que, compuesta de 100 naves, debía ayudar a los irlandeses en lucha contra Isabel I. La flota perdió 30 embarcaciones entre Ferrol y Corcubión. Transportaba 85 soldados y 19 marineros de los que se salvaron 47, pereciendo 57 personas. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC - .../1879.

### 26. Angel

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Características: 200 toneladas. Capitán: Jacumbelum. Ruta: Portugal a Ferrol.

Transportaba: 122 soldados y 22 marineros, de los que se salvaron 90, pereciendo 54. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC - .../1879.

### 27. Angel Gabriel

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Características 350 toneladas. Capitán Paulo Viera. Ruta: Portugal a Ferrol. Tripulación 24. Pasaje 150.

Transportaba 150 soldados y 24 marineros, pereciendo la totalidad. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC - .../1879.

## 28. Santa María de la Anunciada

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Tipo: Nao (otras fuentes lo citan como galeón). Características: propulsión a vela. 1.000 toneladas. Casco de madera. Construido: Vietri sul Mare, Salerno, paulo de Loes...?. Nacionalidad: Pedro de Ivella y Stepano Doliste. Carga: tropa y pertrechos de guerra, Portugal a Ferrol. Tripulación 90. Pasaje: 160. Víctimas: 243. Armamento: media culebrina de 12 libras; falconete de 3 libras; 4 pedreros, 12 libras; 4 pedreros encamarados de dos libras; 3 esmeriles pedreros de 3 libras; cuatro piezas de hierro colado de 13 libras, una pieza de hierro colado de 9 libras, 2 lombardas de hierro forjado de 5 libras. El total de piezas se cifró en 17 piezas de artillería de bronce y 7 de hierro. Transportaba 160 soldados y 90 marineros, de los que salvaron 7, pereciendo 243. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC. AGS, GA, Leg. 440-107. Relação da artilharia dos doze galeões da esquadra Ilírica. 1595 Set. 28, Lisboa.

## 29. Desconocido

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Ruta: Portugal a Ferrol. Transportaba 1210 soldados (¿?) y 60 marineros, sin víctimas. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

## 30. Desconocido

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Características: 60. Nacionalidad Irlandesa. Ruta: Portugal a Ferrol. Tripulación 14. Pasaje: 26 . Víctimas: 19.

Transportaba 26 soldados y 14 marineros de los que se salvaron 21, pereciendo 19. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

## 31. Charrúa de Octer

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Causa: temporal. Tipo: carga general, urca. Características: vela. 80 tons. Casco de madera. Carga: tropa y pertrechos de guerra, Portugal a Ferrol. Capitán: Octer. Tripulación: 14. Pasaje: 31. Víctimas: 24.

Charrúa es un sinónimo de urca. Pertenecía a la Armada del Océano al mando de Martín Padilla Manrique que, compuesta de 100 naves, debía ayudar a los irlandeses en lucha contra Isabel I. En la fecha citada la flota perdió 30 embarcaciones entre Ferrol y Corcubión. Transportaba 31 soldados y 14 marineros, de los que salvaron 21, pereciendo 24. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

## 32. David

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Tipo: carga general, urca. Características: 400 toneladas. Capitán: Pedro Frías. Tripulación 26. Pasaje 187. Víctimas 163.

Transportaba 187 soldados y 26 marineros de los que se salvaron 50, pereciendo 163. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

### 33. Delfín

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Características: 50 toneladas. Nacionalidad: Francesa. Ciudad: Sables D'olonne. Ruta: Portugal a Ferrol. Tripulación 12. Pasaje 22.

Transportaba 22 soldados y 12 marineros, pereciendo en su totalidad. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); MSC.

### 34. La Esperanza

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Climatología: Temporal. Tipo: militar, galeón. Características: 120 toneladas. Nacionalidad: Portugal. Ruta: Portugal a Ferrol. Transportaba 48 soldados y 28 marineros, de los que se salvaron 70, pereciendo 6. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC. AGI: Filipinas 37.

### 35. El Francés De Olona

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Características: 50 toneladas. Nacionalidad Francesa, Ciudad Sables D'olonne. Ruta: Portugal a Ferrol. Tripulación 12. Pasaje 20.

Transportaba 20 soldados y 12 marineros, pereciendo en su totalidad. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

### 36. Jonás el Grande

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Tipo: carga general, urca. Características: 300 toneladas. Ruta: Portugal a Ferrol. Tripulación 25. Pasaje 110. Transportaba 110 soldados y 25 marineros, de los que se salvaron 25, pereciendo 110. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

### 37. Jonás el Pequeño

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Climatología: Temporal. Características: 80 toneladas. Ruta: Portugal a Ferrol. Tripulación: 12. Pasaje: 30. Víctimas: 42.

Transportaba 30 soldados y 12 marineros, pereciendo en su totalidad.(Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

### **38. Mezmán**

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Características: 200 toneladas. Ruta Portugal a Ferrol. Tripulación 20. Pasaje 106. Víctimas 114.

Transportaba 106 soldados y 20 marineros, de los que se salvaron 12, pereciendo 114. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

### **39. Morión**

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Climatología: Temporal. Tipo: carga general, urca. Características: 300 toneladas. Carga Ruta Portugal a Ferrol. Tripulación: 24. Pasaje 104. Transportaba 104 soldados y 24 marineros, de los que salvaron 124, pereciendo 4. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

### **40. Saetía**

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Climatología: Temporal. Tipo: carga general, urca. Características: 90 toneladas. Ruta Portugal a Ferrol.

Transportaba 40 soldados y 20 marineros, de los que se salvaron 40, pereciendo 20. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

### **41. San Felipe y Santiago**

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Causa: temporal. Tipo: militar / transporte. Características: galeón. Vela. 500 tons. Casco de madera. Nacionalidad: Portugal. Carga: tropa y pertrechos de guerra, Portugal a Ferrol. Tripulación: 60. Pasaje 140.

Pertenecía a la Armada del Océano al mando de Martín Padilla Manrique que, compuesta de 100 naves, debía ayudar a los irlandeses en lucha contra Isabel I. En la fecha citada la flota perdió 30 embarcaciones entre Ferrol y Corcubión. Transportaba 140 soldados y 60 marineros, sin víctimas. (Fernández Duro 1972); (Martín Bueno 1989); (M. Martín Bueno 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957).

### **42. San Girolamo (Capitana de Ivella)**



28 octubre 1596

Punta do Diñeiro, Corcubión. Causa: embarrancado, temporal. Tipo: militar / transporte. Características: galeón (o carraca según las fuentes). Vela. 1200 tons. 33,45 x 11.01 x 7.53 m (60 x 19,75 x 13.5 codos españoles). Propulsión vela. Casco de madera. Astillero: Atarazanas de Nápoles, Pedro Veneciano. Nacionalidad: español. Carga: caudales, tropa y pertrechos de guerra, Portugal a Ferrol. Capitán: Pedro de Ibella Ohmuchievich Gargurich y Bogascinovich, natural de Dalmacia, Señor de Visiecenich y Osmine, caballero de la Orden de Santiago. Pasaje: 406. Víctimas: 140. Armamento: 28 piezas.

Era uno de los buques más grandes de la flota. Fue localizado en 1986 en las inmediaciones de la punta do Diñeiro, Corcubión. Pertenecía a la Armada del Océano al mando de Martín Padilla Manrique que, compuesta de 100 naves, debía ayudar a los irlandeses en lucha contra Isabel I. En la fecha citada la flota perdió 30 embarcaciones entre Ferrol y Corcubión. Capitana de la flota. Transportaba 406 soldados y 118 marineros, de los que se salvaron 384, pereciendo 140. Localizado por pescadores submarinos fue expoliado por la Armada Española. Estudiado por el profesor Manuel Martín Bueno en 1987 y por *Archeonauta S.L.*, a partir de 2006. (Fernández Duro 1972); (Martín Bueno 1989); (Martín Bueno, Costa da Morte: Atopamo-la historia 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran, Enciclopedia General del Mar 1957).

364



Monedas recuperadas del galeón San Jerónimo por Archeonauta SL.

#### 43. San Pedro de Sevilla

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Climatología: Temporal. Tipo Urca. Características 250 toneladas. Nacionalidad Española Ciudad Sevilla. Ruta Portugal a Ferrol. Tripulación 20. Pasaje 120. Víctimas 7

Transportaba 120 soldados y 20 marineros de los que se salvaron 133, pereciendo 7. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

#### 44. Sansón el Pequeño

28 octubre 1596.

Área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Tipo: carga general, urca. Características 300 toneladas. Ruta Portugal a Ferrol. Tripulación 25. Pasaje 137. Víctimas 2.

Transportaba 137 soldados y 25 marineros, de los que se salvaron 160, pereciendo 2. (Fernández Duro 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

#### 45. Santa Cruz

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Tipo: militar, galizabra. Características: 80 toneladas. Ruta Portugal a Ferrol. Tripulación 20. Pasaje 30. Víctimas 10.

Transportaba 30 soldados y 20 marineros, de los que se salvaron 40, pereciendo 10. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

#### 46. Santiago

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Tipo Urca. Características: 160 toneladas. Capitán: Pedro Lines. Ruta Portugal a Ferrol. Tripulación 25. Pasaje 137. Víctimas 2.

Transportaba 137 soldados y 25 marineros, de los que se salvaron 160, pereciendo 2. (Fernández Duro 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

#### 47. Santiago

28 octubre 1596

Peña Peinada, área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Tipo Galeón. Características 900 toneladas. Nacionalidad Portuguesa. Ruta Portugal a Ferrol. Tripulación 91. Pasaje 239. Víctimas 307.

Transportaba 239 soldados y 91 marineros, de los que se salvaron 23, pereciendo 307. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

#### 48. Santiago da Terceira

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Tipo Urca. Características: 200 toneladas. Nacionalidad Portuguesa. Ciudad Terceira (Azores). Ruta Portugal a Ferrol. Tripulación 15. Pasaje 71.

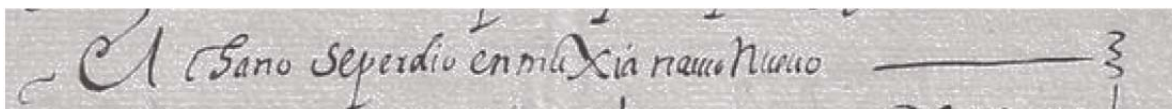
Transportaba 71 soldados y 15 marineros, de los que se salvaron 30, pereciendo 56. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

#### 49. La Vaca

28 octubre 1596

Área del cabo Finisterre. Climatología Temporal. Capitán Pedro Juan. Ruta: Portugal a Ferrol. (Fernández Duro, 1972); (Martín Bueno, 1989); (Martín Bueno, 1989); (Martínez - Hidalgo y Teran 1957); Archivo MSC.

#### 50. El Chano ¿Albano?



Agosto - diciembre 1596

Muxía. Se cita que se perdió en Muxía, además de hacer constar que era un navío nuevo. Había entrado en Vigo en agosto de ese año junto con otras naves al mando de Pedro de Zubiaur. AGS. GYM. Leg. 481004-0001.

#### 51. Desconocido

1597

La Coruña. Tipo: militar mercante. Características: filibote, vela. Casco de madera. Armamento: se le supone.

Pertenecía a la armada del Adelantado de Castilla y naufraga al salir del puerto de La Coruña. Archivo CASC.

#### 22 Santiago de Galicia

1597

Ribadeo. Tipo: militar, galeón. 44,5 codos por la quilla; 61 codos en la segunda cubierta, 60 codos de eslora; 20,5 codos de manga; 13,5 codos de puntal; 7,25 codos de llano; 7,25 codos de raser de popa que sigue hasta el medio del galeón; 2 codos de raser de proa. Equivalen a 33,432m de eslora y 11,42 m de manga. 1090 toneladas. Construido: 1595, Castellamare de Stabia, Nápoles. Capitán y armador: Giovanni di Polo. AMR. (Fonseca 2005).

#### 52. Devise de Saint Gilles

1598

Ría de Corcubión. Causa: varado. Nacionalidad: Francia, Nantes. Armadores: Jacques Langlois y Antoine Peron. Capitán: Pedro Cochet.

Había partido de Nantes con carga para Madeira, donde cargó <<sesenta y cinco cofres de azúcar, quarenta y cinco cajas de conservas secas y ochenta barriles de conservas mojadas>>. Capturado por una embarcación protestante de la Rochelle, fue dirigido en conserva hacia dicho puerto francés. Una tormenta hundió al buque protestante refugiándose la embarcación de Nantes en el puerto de Corcubión.

Varado en la playa de Corcubión, fue declarado buena presa por el Oidor de la Audiencia de La Coruña Melchor de Tebes (Frías 1969-1970).

**53. Santiago**

Octubre 1604, o poco antes

Ría de Ribadeo. Tipo: carga general. Características: vela, carabela. Casco de madera. Carga sal. Nacionalidad: español. Transportaba un cargamento de sal por cuenta del estado. AMR.

**54. San Andrés**

1606

Pontevedra. Nacionalidad Española. Ruta: provenía de las Indias. AGI: Contratación 4421.

**55. Nuestra Señora Del Socorro**

1619

Ría de Pontevedra. Tipo: militar. Características: fragata, vela. De entre 80 y 120 toneladas. Casco de madera. Nacionalidad: español. Capitán: Antonio de la Peña. Carga: dinero en efectivo.

Procedente de Puerto Rico, naufragó en la ría de Pontevedra con un valioso cargamento de monedas o caudales en efectivo. Parte de la carga fue rescatada en fechas posteriores al naufragio. (Pickford, 1994), AGI. Contratación. 2899, 168 y 5115. CASC, Control: 781.

**56. Armada Musulmana**

1622

Ría de Arosa. Causa: bélica. Tipo: militar, pirata. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Berbería.

Flota de 10 naves marroquíes desbaratada en la ría de Arosa. <<Diez naves de guerra marroquíes fueron desbaratadas en sangriento combate por el heroísmo de los terrícolas comandados por los maestros de campo, don Benito Abrales, cabo de la gente del partido de la Ría de Arosa, y don Gonzalo de Valladares y Sarmiento, señor de Fefiñanes y Sanxenxo>>. (Castroviejo, 1960, pág. 182). (González López 1980); A.M.S.C. - .../1879.

**57. Glanda**

14 Marzo 1624

Santa María de Oia. Causa: bélica. 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 hundieron el navío francés después de que éste cayese en manos de los berberiscos. Los supervivientes encargan luego, mediante un poder, a los frailes para que recojan lo que el mar envíe a la costa del cargamento. Les ponen como condición que si al año no se lo reclama nadie pasase a su poder, en



el caso de reclamación se les recompensaría el rescate. El capitán de la Glanda. Jerónimo Gómez, dona 100 reales al monasterio. (R. Patiño Gómez 2002); (Santiago y Nogueira 2008).

#### **58. Desconocido**

20 abril 1624

Santa María de Oia, Vigo. Causa: Bélica. Tipo: militar, pirata. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Berbería, Argel. Víctimas: 37.

Cinco embarcaciones piratas argelinas daban caza a dos naos portuguesas y otra francesa que recalaban buscando protección sobre el monasterio de Santa María de Oia. Este monasterio se encontraba artillado para evitar ataques. Los monjes echaron mano de la artillería tomando el mando uno de ellos, veterano de guerra, con tanta efectividad que consiguieron echar a pique a la capitana pirata con un disparo que le destrozó la quilla. Murieron ahogados numerosos de los que venían a bordo, huyendo el resto de las naves. Murieron en el combate 37 turcos, capturando los monjes 7 más. (Fernández Duro, 1972); (Almansa y Mendoza, 1624); (González López 1980).

368

#### **59. Dos embarcaciones en Esteiro**

Agosto 1626

Mañón El Barquero.

<< [...] dos navíos que se habían dado al traste en el arenal de Esteiro>>. Se trata de un documento fechado a 4 de septiembre de 1626, escrito en Santa María de Mogor, en el que Alberto de Lago comunicaba al cabo y sargento mayor de Santa Marta y Vivero el hallazgo de diversos materiales que salieron de dos navíos que habían dado al traste en el arenal de Esteiro, en esa parroquia de Mogor, junto al puerto del Barquero. Los restos eran: ochenta quintales de brea, tres áncoras, dos cables gruesos grandes enteros, una barrica de trementina, 24 remos, 50 cabritillas, seis mosquetes...(Fernández Duro 1972); Carlos Breixo, Com. per.

#### **60. 4 zabras desconocidas de Alonso de Idiáquez**

Diciembre 1626

Cariño o Ribadeo. Tipo: carga general, zabra. Características: vela. Casco de madera.

El día 24 de noviembre salen del puerto de Pasajes. <<36 zabras ó pataches de á 60 toneladas, armados por D. Alonso de Idiáquez, con orden de pasar en ellos 14 compañías de infantería á Flandes. En cuatro días llegaron al Canal de Inglaterra, donde el temporal, superior á su resistencia, las impelió hacia las costas de España. Según podían, fueron arrufando á puertos de Galicia y Asturias, desaparejadas las más, reuniéndose en el de la Coruña, sin que faltaran más de cuatro, que naufragaron en Cariño y Rivadeo>>.

No fue desgracia sola. Habían partido de Pasajes el 24 de noviembre de 1626, 36 zabras o pataches de a 60 toneladas, armados por D. Alonso de Idiáquez, con orden de pasar en ellos 14 compañías de infantería a Flandes. En cuatro días llegaron al Canal de Ferrol, donde el temporal, superior a su resistencia, las impelió hacia las costas de España. Según podían, fueron arribando a puertos de Galicia y Asturias, desaparejadas las más, reuniéndose en el de La Coruña, sin que faltaran más de cuatro que

nafragaron en Cariño y Rivadeo. Volvieron salir en 11 de enero (1627), reinando la tormenta que había causado el destrozo de la escuadra de Portugal (en Francia), y lo mismo hizo con ellas; cuatro desaparecieron; dos se estrellaron en Arcachón, una en Motrico, dos en Guetaria, una en San Sebastián, siendo catorce, por tanto, las que se perdieron con más de 500 vidas (Fernández Duro, Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón 1972, T-4, 84-85).

#### 61. Desconocido

12 noviembre 1628

Islote Agoeira, Oia. Tipo: carga general, pinaza. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: España. Carga: Paños de rejas, alquitrán, etc.

Una pinaza de Pontevedra, naufraga sin que se conozca el destino sufrido por su tripulación. (A. Yáñez Neira 1974).

369



La batalla de Vigo, Ludolf, National Maritime Museum, Londres

#### 62. Desconocido

1634

Isla de Ons. Tipo: Navío. Nacionalidad <<Turca>>.

Francisco Zárraga 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. Quizás se trataba de piratas que tras su captura fueron vendidos como esclavos. ¿es posible que sea el mismo barco del que F. Zárraga Beográn pretende extraer su artillería en 1642? (Otero Lana 1992).

#### **63. Dos naos del escuadrón de Massibradi**

1635

Costas de Galicia. Tipo: militar, nao Características: vela. Casco de madera.

En ese año, la escuadra de asiento de Nicolás de Massibradi perdió dos naos en las costas de Galicia. Nicolás de Massibradi era un armador ragusano que sirvió, desde la década de 1620 hasta principios de 1650, a Felipe II, sobre todo en aguas del Atlántico. Se distinguió en numerosos combates en compañía del célebre Oquendo. (Fernández Duro 1972). CASC.

#### **64. San Pedro de Pernambuco**

1638

Santa María de Oia. El buque *San Pedro de Pernambuco* encalla en la costa próxima a Oia, en ruta desde Brasil, cuando era perseguido por naves berberiscas. Los monjes trabajan para recuperar la artillería, sacando 5 piezas. En el año 1639 los armadores del buque consiguen recuperar 4 de estas piezas por 300 reales portugueses cada una. (Santiago y Nogueira 2008); (R. Patiño Gómez 2002).

#### **65. Desconocido**

1641-2

Sur de las costas de Galicia - Portugal. Causa: bélica, incendiado. Tipo: militar, capitana corsaria. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad España, La Coruña. Armador: Francisco Zárraga Beográn. Capitán Antonio Vitus. Armamento: sí.

Dedicada al corso por las costas de Portugal. En su primera salida, formando parte de una flotilla corsaria, se encontró con ocho navíos gruesos de Argel que la incendiaron, hundiendo a su almiranta. (Otero Lana 1992).

#### **66. San Antonio**

Febrero 1645

Puerto de La Coruña. Causa: Temporal. Tipo: militar, corsario. Características: vela, fragata. Casco de madera. Nacionalidad: España, La Coruña. Armador: Francisco Zárraga Beográn.

Hundida a consecuencia de una <<tormenta recísima>> en el mismo puerto. En esa ocasión se perdieron dos fragatas corsarias en el puerto de La Coruña. Una de ellas era la San José. (Otero Lana 1992); (R. Patiño Gómez 2015).

#### **67. San José**

Febrero 1645

Puerto de La Coruña. Causa: temporal. Tipo: militar, corsario. Características: vela, fragata. Casco de madera. Nacionalidad: España, La Coruña. Armador: Francisco Zárraga Beográn.

Hundida a consecuencia de una <<tormenta recísima>> en el mismo puerto. En esa ocasión se perdieron dos fragatas corsarias más en el puerto de La Coruña. Una de ellas era la San Antonio. (Otero Lana 1992); (R. Patiño Gómez 2015).

#### 68. Desconocido

1671

Proximidades de la isla de Sálvora. Tipo: militar, corsario. Características: vela, fragata. Casco de madera. Nacionalidad: español. Armador: Francisco Medrano.

Fletada para el salvamento de la carga de la fragata Santa Magdalena, hundida ese mismo año. (Ferreira Priegue 1988, 153).

#### 69. Santa Magdalena

1671

Isla de Sálvora. Tipo: militar, corsario. Características: vela, fragata. Casco de madera. Nacionalidad: español, La Puebla del Caramiñal. Armador: Jacinto Varela Becerra. Capitán: Juan Domínguez Giance.

Sufrió una vía de agua cuando se dirigía de la Puebla del Caramiñal a Bilbao. Durante las tareas de salvamento de esta embarcación se hundió otra fragata propiedad de Francisco Medrano. (Patricio Cortizo, 2015, pág. 152).

#### 70. Nuestra Señora del Rosario

16 de diciembre 1691

San Jorge, Ferrol.

Causa: embarrancado, temporal.

Tipo: carga general, carabela. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Portugal. Carga: madera. Capitán y armador: Felipe Rs.

El 16 de diciembre de 1691 / 7 Felipe Rs, vecino de la ciudad portuguesa de Setubal, y patrón de la carabela llamada mra -a de rosario sont—qecon los temporales e dado a la costa y se aberio y maltratado en la rribera y Plaja de San Jurxo ... en la ribera mar de Entre Rios de la feligresía de San Jurxo, vende el barco a: Don Juan Pardo Montenegro, vecino de San Martín de Cobas. Don Fernando Martines Shinero vecino de la villa del Ferrol. Alferez D. Rodrigo Diaz da Fraga vecino de San Martín de Cobas.

El barco venía cargado de <<madera de aguieiros y pontones y otros palos y se la bendo con las dos bergas y mastiles cados biexos y una ancla qe queda en la mar y cargada de madera asi como esta y batel rrompido>>. (Patricio Cortizo 2015)

#### 71. Waterland

12 septiembre 1692



Norte de cabo Ortegá. Causa: bélica. Tipo: carga general, East Indiaman. Características: vela, 569 bm. 48.8 x 12 x 5.5m. Casco de madera. Construido: 1683, Verenigde Oostindische Compagnie - VOC. Nacionalidad: holandés. Armador: Verenigde Oostindische Compagnie - VOC, aunque estaba al servicio de la Cámara de Ámsterdam. Capitán: Kemp Willem. Carga: Porcelana y piedras preciosas entre otra. Ruta: Batavia a Patria. Tripulación: 300. Víctimas: 300. Armamento: sí.

Hundido en combate con buques franceses. Perdido en torno a los 45° de latitud Norte. Algunas fuentes sitúan el naufragio en las cercanías de Burdeos, aunque el rumbo para alcanzar Holanda debería situar el combate en esa latitud pero más al W. (Pickford 1994); [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

## 72. **Adjuan Bexta**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: carga general, militar, galeón. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: español. Carga: general, Veracruz vía Habana a España. Armamento: 30 cañones.

Probablemente hundido durante la batalla de Vigo. Artillería de hierro. La Flota de la Plata de 1702 fue desviada a Vigo por el frustrado ataque a Cádiz de una escuadra anglo holandesa al mando de Rooke. Durante la retirada al norte, los angloholandeses atacaron a la flota española y a la escolta francesa. Todos los buques de guerra y mercantes fueron capturados, aunque habían tenido tiempo para descargar las mercancías más valiosas. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

## 73. **Almiranta de Azogue**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar. Características: vela. Casco: madera. Capitán: almiranta de Fernando Chacón. Carga: general, metales preciosos. Veracruz vía Habana a España. Armamento: 54 cañones.

Probablemente hundido durante la batalla de Vigo. Este buque era el encargado de transportar el mercurio de España a las minas americanas. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

## 74. **Assure**

23 octubre 1702

Rande, San Simón. Causa: bélica. Tipo: militar. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: francés. Armador: Marine Royale Française. Ruta: Veracruz vía La Habana a España.

La Flota de la Plata de 1702 fue desviada a Vigo por el frustrado ataque a Cádiz de una escuadra anglo holandesa al mando de Rooke. Durante la retirada al norte, los angloholandeses atacaron a la flota española y a la escolta francesa. Todos los buques de guerra y mercantes fueron capturados, aunque habían tenido tiempo para descargar las mercancías más valiosas. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002). [www.todoababor.es](http://www.todoababor.es). [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

**75. Bourbon**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: Navío, militar. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: francés. Armador: corona francesa. Capitán: De Montbeau. Veracruz, vía Habana, a España. Tripulación: 410. Armamento: 68 cañones

Capturado por los holandeses durante la batalla de Vigo, incendiado al no hallarse en condiciones de navegar. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**76. Choquante**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar, fragata. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: francés. Veracruz vía Habana a España. Tripulación: 50. Armamento: 8 cañones. Capitán: De Saint Osman.

Hundido durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**77. Dauphine**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar. Características: vela. Navío de línea de 4ª clase. 39,3 x 10,1 x 4,5 m. Casco de madera. Construido: 1697. Nacionalidad: francés. Armador: Marine Royale. Ruta: Veracruz, vía La Habana, a España. Capitán: Du Plessis. Tripulación: 250. Armamento 40 cañones: 20x12 libras, 20x6 libras.

Incendiado y hundido durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002); [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

**78. Desconocido, aviso francés batalla de Rande**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar, aviso. Características: vela. Casco: madera. Astillero: Francia? Nacionalidad: Francia. Ruta: Veracruz vía Habana a España

Hundido durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**79. Emeraude**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar, fragata. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: francés. Veracruz vía Habana a España. Tripulación: 50. Armamento: 8 cañones.

Probablemente resultó hundido durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### **80. Entreprenant**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar, fragata. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: francés. Veracruz vía Habana a España. Tripulación: 130. Armamento: 34 cañones. Capitán: De Polignac.

Hundido durante la batalla de Vigo. Otras fuentes le dan una potencia artillera de 22 cañones. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

374

#### **81. Esperance**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar. Características: vela, navío de línea de 2ª clase. 1100 TRB. 46,6 x 12,1 x 4,6 m. Casco de madera. Construido: 1678, Deptford, Kent (GBR). Nacionalidad: francés. Armador: Marine Royale. Armamento: 68 cañones, 26 x 24 libras, 28 x 12 libras, 14 x 6 libras. Comandante: Rolland Barrin, Marqués De La Galissonnière. Tripulación: 400.

Fue hundido por su tripulación para evitar su captura, algunas fuentes lo dan como embarrancado. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### **82. Favori**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar, brulote. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: francés. Capitán: De L'Escalette. Ruta: Veracruz vía Habana a España. Tripulación: 100. Armamento: 11 cañones.

Probablemente resultó hundido durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### **83. Felipe V**

23 octubre 1702

Bahía de San Simón, Redondela, Vigo. Causa: bélica. Tipo: carga general. Características: patache, vela. Casco de madera. Capitán: Martín. Ruta: Veracruz vía Habana a España. Armamento: 8 cañones.

Probablemente hundido durante la batalla de Vigo. No está claro el tipo de buque. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### **84. Ferme**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar, navío. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: francés. Ruta: Veracruz vía Habana a España. Tripulación: 450. Armamento: 70 Cañones. Capitán: De Boissier.

Posiblemente resultó hundido durante la batalla de Vigo. Otras fuentes citan 74 piezas de artillería. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### 85. Fort

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar, navío. Características: Vela, navío de línea de 2ª clase. 1400 TRB. Construido: 1693. 46,1 x 12,3 x 5,7 m Casco de madera. Nacionalidad: francés. Capitán: Chateau Renault (almirante). Veracruz, vía La Habana, a España. Comandante: François-Louis Rousselet, Marqués De Château Renault Tripulación: 460. Armamento: 70 cañones. 26 x 24 libras, 28 x 12 libras, 16 x 6 libras.

Hundido durante la batalla de Vigo. Buque insignia de la flota francesa. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### 86. Jesús, María y José

1702

Rande, San Simón. Causa: bélica. Tipo: militar, carga general, galeón mercante armado. Características: vela. 600 toneladas. Botado: 1693, Pasajes. Nacionalidad: español. Armador: Juan Agustín de Iturri. Ruta: Veracruz vía Habana a España. Armamento: 40 cañones. Armamento: 44 cañones. Almirante: Manuel Velasco de Tejada. Capitán (maestre): Diego Solís Cachero. Capitana de la flota de Nueva España. Artillería de bronce. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### 87. Nuestra Señora de la Merced

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: carga general. Características: vela, galeón. Casco de madera. Nacionalidad: español. Armamento: 30 cañones. Capitán: Antonio Monteagudo. Veracruz vía Habana a España.

Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo. Galeón mercante. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### 88. Nuestra Señora de las Angustias

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica Tipo: carga general: Características: vela, galeón. Casco de madera. Nacionalidad: español. Veracruz vía Habana a España. Armamento: 24 cañones. Capitán: Miguel Cano.



Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo. Galeón mercante. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### **89. Nuestra Señora de las Mercedes**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica Tipo: carga general. Características: vela, galeón. Nacional: español. Veracruz vía Habana a España. Capitán: Francisco Barragán. Armamento: 12 cañones.

Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo. Galeón mercante. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

376



José Gartner de la Peña, naufragio de la Armada Invencible. 1892. Museo de Málaga.

#### **90. Nuestra Señora de los Dolores, San Andrés y San Jerónimo**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: carga general. Características: vela, navío. 365 toneladas. Casco de madera. Construido: Campeche. Nacionalidad: española. Armador: Francisco Mier del Tojo. Ruta: Veracruz, vía Habana, a España. Capitán (Maestre): Antonio Gómez de Urizar Armamento: 30 cañones.

Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo de 1702. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002). [www.todoavante.es](http://www.todoavante.es).

#### **91. Nuestra Señora de los Remedios y Santo Rey David**

23 octubre 1702

Causa: bélica. Tipo: carga general. Características: vela. 296 toneladas. Casco de madera. Nacionalidad: España. Armador: José López de Mendoza. Construido: Flesinga (Holanda). Capitán: José Francisco de Soria. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002). [www.todoavante.es](http://www.todoavante.es).

#### 92. Oriflamme

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica, incendio. Tipo: militar, navío de línea de tercera clase. Características: vela, 45,5 x 12,7 x 5,5 m. Casco madera. Construido: 1670, Coulomb, François, Tolón. Nacionalidad: francés. Armador: Marine Royale Française. Ruta: Veracruz vía Habana a España. Tripulación: 380. Armamento: 64 cañones, 24 x 18 libras, 26 x 12, 14 x 6. Comandante: Du Fricombault.

Hundido durante la batalla de Vigo. La Flota de la Plata de 1702 fue desviada a Vigo por el frustrado ataque a Cádiz de una escuadra anglo holandesa al mando de Rooke. Durante la retirada al norte, los angloholandeses atacaron a la flota española y a la escolta francesa. Todos los buques de guerra y mercantes fueron capturados, aunque habían tenido tiempo para descargar las mercancías más valiosas. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002); <http://www.todoababor.es>. [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

#### 93. Prudent

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar. Características: navío de línea de tercera clase. Propulsión a vela. Casco de madera. Construido: 1697. Astillero: François Coulomb, Tolón. Nacionalidad: francesa. Armador: Marine Royale Française. Capitán: Étienne Nicolas De Grandpré. Ruta Veracruz vía La Habana a España. Tripulación: 380. Armamento: 64 cañones, 24 cañones de 24 libras; 26 x 12; 10 x 6.

Hundido, incendiado, durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002). [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

#### 94. Sacra Familia

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: carga general. Características: vela, galeón. Casco de madera. Nacionalidad: español. Ruta Veracruz vía Habana a España. Armamento: 12 cañones. Capitán: Fabriciano Bermúdez de Vera.

Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo. Galeón mercante. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

#### 95. San Diego

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: Carga general. Características: vela, galeón. Casco de madera. Nacionalidad: español. Ruta: Veracruz, vía La Habana a España. Armamento: 12 cañones.

Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo. Galeón mercante. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**96. San Juan**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: Bélica Características: militar. Tipo: vela, patache. Casco de madera. Nacionalidad: español. Veracruz vía Habana a España.

Probablemente hundido durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

378



Batalla de Vigo, 1702 - Anónimo, Rijksmuseum, Amsterdam

**97. San Juan Bautista**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica Tipo: carga general. Características: vela, galeón. Casco de madera. Nacionalidad: español. Veracruz vía Habana a España. Armamento: 50 cañones. Capitán: Alonso López.

Probablemente hundido durante la batalla de Vigo. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**98. Santa Cruz**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica Tipo: carga general. Características: vela. 303 toneladas. Casco de madera. Nacionalidad: español. Veracruz vía Habana a España.

Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**99. Santísima Trinidad, Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas. (a) La Bufona**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: militar, carga general, galeón mercante armado. Características: vela. 454 toneladas. Casco de madera. Construido: Campeche. Nacionalidad español. Armador: Joaquín de Aguirre. Capitán (maestre): Miguel de Zozoya. Ruta: Veracruz, vía Habana, a España. Armamento: 54 cañones.

Alias **La Bufona**. Almiranta de la flota bajo el mando de José Chacón Medina y Salazar. Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo. Artillería de bronce. El número de piezas varía según las fuentes entre 36 y 54. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**100. Santo Cristo de Maracaibo, Nuestra Señora de la Concepción, San José y Las Ánimas**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: carga general, mercante armado. Características: vela, galeón. 507 toneladas. Casco de madera. Nacionalidad: español. Armador: Pedro de Galdona y Miguel de Estomba. Capitán (maestre) Vicente Álvarez. Ruta: Veracruz, vía Habana, a España. Armamento: 40 cañones.

Galeón mercante. Artillería de bronce. Según algunas versiones fue capturado por el británico Monmouth en la batalla de Vigo, era conducido por éste a remolque cuando un choque contra un bajo provocó su naufragio al sur de las islas Cíes. Su capitán no se encontraba a bordo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**101. Santo Cristo del Buen Viaje**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica Tipo: carga general. Características: vela, galeón. Casco de madera. Nacionalidad: español. Veracruz vía Habana a España. Armamento: 36 cañones. Capitán: Francisco Blanco.

Posiblemente hundido durante la batalla de Vigo. Artillería de hierro. Nuestra Señora de la Altagracia y Santo Cristo del Buen Viaje parece que era el nombre completo de este buque. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

**102. Santo Domingo**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: bélica. Tipo: carga general / militar. Características: Galeón, vela. Casco de madera. Madera. Nacionalidad: español. Capitán: Ignacio Asconchueta. Ruta: Veracruz, vía Habana, a España. Armamento: 30 cañones.



Incendiado y hundido durante la batalla de Vigo. Artillería de hierro. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002).

### **103. Sirene**

23 octubre 1702

Rande, San Simón. Causa: bélica. Tipo: militar, navío de línea de tercera clase. Características: vela. 900TRB. 44,5 x 12 x 4,5 m. Casco de madera. Construido: 1666. Nacionalidad: francés. Armamento: 56 cañones: 24 x 24 libras, 26 x 12 libras, 6 x 6 libras.

La Flota de la Plata de 1702 fue desviada a Vigo por el frustrado ataque a Cádiz de una escuadra anglo holandesa al mando de Rooke. Durante la retirada al norte, los angloholandeses atacaron a la flota española y a la escolta francesa. Todos los buques de guerra y mercantes fueron capturados, aunque habían tenido tiempo para descargar las mercancías más valiosas. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002). [www.todoababor.es](http://www.todoababor.es). [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

380

### **104. Solide**

23 octubre 1702

Rande, San Simón, Vigo. Causa: Bélica. Tipo: militar. Características: vela, navío de línea de 3ª clase. 44,5 x 11,5 x 5,2 m. Casco de madera. Construido: 1683, Pierre Blaise Coulomb, Tolón. Nacionalidad: francés. Armador: Marine Royale Française. Capitán: Gilles-Charles Des Nos, conde De Champmeslin. Ruta: Veracruz vía La Habana a España. Tripulación: 350. Armamento: 56 cañones, 24 x 18 libras, 26 x 8 libras, más otros.

Hundido durante la batalla de Vigo. Incendiado, estalló tras alcanzar el fuego su santabárbara. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002). [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

### **23 Superbe**

23 octubre 1702

Rande, San Simón. Causa: bélica, incendiado. Tipo: militar. Características: vela, navío de línea de 2ª clase. 43,5 x 12,3 x 5,8 m. Casco de madera. Construido: 1681, Pierre Blaise Coulomb, Tolón. Nacionalidad: francés. Armador: Marine Royale Française. Ruta: Veracruz vía La Habana a España. Tripulación: 450. Armamento: 68 cañones, 26 x 24 libras, 28 x 12 libras, 14 x 6 libras.

Hundido durante la batalla de Vigo. Incendiado. La Flota de la Plata de 1702 fue desviada a Vigo por el frustrado ataque a Cádiz de una escuadra anglo holandesa al mando de Rooke. Durante la retirada al norte, los angloholandeses atacaron a la flota española y a la escolta francesa. Todos los buques de guerra y mercantes fueron capturados, aunque habían tenido tiempo para descargar las mercancías más valiosas. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002). [www.todoababor.es](http://www.todoababor.es). [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

### **105. Volontaire**

23 octubre 1702

Rande, San Simón. Causa: bélica. Tipo: militar. Características: vela, navío de línea de 4ª clase. 480 toneladas. 38,3 x 9,7 x 4,9 m. Casco de madera. Construido: 1695, François Coulomb, Tolón. Nacionalidad: francés. Armador: Marine Royale Française. Ruta: Veracruz vía La Habana a España. Comandante: Sorel. Tripulación: 240. Armamento: 36 cañones, 18 x 12 libras, 18 x 6 libras.

Embarrancado e incendiado durante la batalla de Vigo. (Fernández Duro 1972); (Potter 2002); (Caixa Nova 2002); (Museo do Mar de Galicia 2002). [www.todoababor.es](http://www.todoababor.es). [ww.wrecksite.eu](http://ww.wrecksite.eu).

#### **106. Nuestra Señora De Nazaret**

1703

Vidueira, San Ciprián, Lugo. Tipo: desconocido. Características : vela. Casco de madera.

Naufragó en el arenal de Vidueira. La artillería fue vendida.

#### **107. Desconocido**

1713

Área de SálvorA. Embarrancado. Tipo: desconocido. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Holandés.

Citado por Vicente Tofiño en su derrotero: <<Algunas cartas francesas suponen un baxo al SWO. 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, o bien el choque se produjera contra un pecio o cualquier otro objeto (Tofiño de San Miguel 1789, 48).

#### **108. Desconocido**

1718

Costa gallega

Causa: Bélica, embarrancado. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: holandés. Víctimas: 11.

En carta fechada el 17 de julio de 1718 y dirigida al Secretario de Guerra, el Capitán General de Galicia, Guillaume-Charles De Melun y Enríquez, II Marqués De Richebourg (Risburg), le comunica la presencia en la costa de piratas moros que embestían a las embarcaciones. Una embarcación holandesa mantuvo combate con ellos por lo que varó, pereciendo 11 marineros, teniendo el resto que huir (Santiago y Gómez 1896, 461).

#### **109. Baltasar de Guevara, Armada de 1719**

27 marzo 1719

Costas de Galicia y Portugal. Temporal. Tipo: militar. Características: navío, vela. Casco de madera. Nacionalidad: español. Armador: Armada española. Ruta: España a Escocia

En esta ocasión se perdieron alrededor de 26 buques.

Una flota compuesta de 45 transportes con soldados de infantería y caballería, 30.000 fusiles, 500 monturas, pólvora, municiones y pertrechos, escoltada por dos navíos de guerra, una fragata y otros cuatro buques más de guerra se dirigía hacia Escocia. El mando de la flota recaía en Baltasar de Guevara. Su misión era favorecer un levantamiento del país y colocar en el trono al pretendiente escocés Jacobo Stuart. Sorprendidos por un temporal, varios buques dieron de través contra la costa a sotavento. El buque insignia era 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) a Escocia sólo llegaron cuatro buques. Los naufragios se produjeron en las costas de Galicia y Portugal siendo una de las pérdidas un navío de guerra.

Es este otro ejemplo claro de la dificultad de enviar armadas de invasión hacia las islas británicas desde la península ibérica. Este nuevo fracaso contrasta con la facilidad de operaciones experimentada por la Armada del almirante James Mighels en octubre de ese mismo año en las costas de Galicia (Fernández Duro 1972); (Martínez - Hidalgo y Teran, Enciclopedia General del Mar 1957); (Meijide Pardo 1970).

#### **110. Galga Andaluza**

07 septiembre 1719

Ría de Ribadeo

Causa: incendio, bélica. Tipo: militar. Características: corbeta, vela. Casco de madera. Casco madera. Construido 1719. Nacionalidad: Española, Armada Española. Armamento: 24 cañones.

Junto a la Galga Andaluza y a la San Francisco, en el mismo episodio fue hundido un mercante de los supervivientes de la fracasada expedición a Escocia de ese mismo año. Incendiada por su propia tripulación. Es posible que el pecio de este buque sea el que se localiza en la orilla asturiana de la ría en la ensenada de Arnao.

Parece ser que se quemó en dicha zona. Tenía un porte de 24 cañones (Fernández Duro 1972); (Manera Regueira 1981); AMSC -.../1879.

#### **111. San Francisco**

07 septiembre 1719

Ría de Ribadeo. Causa: bélica. Tipo: militar, corbeta. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: España. Armada Española.

En el mismo episodio, junto a la Galga Andaluza y a la San Francisco, fue hundido un mercante de los supervivientes de la fracasada expedición a Escocia de ese mismo año. Incendiada por su propia tripulación (Fernández Duro, 1972).

**112. Desconocido**

07 septiembre 1719

Ría de Ribadeo. Causa: bélica. Tipo: Carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: España.

Hundido junto a la Galga Andaluza y a la San Francisco, mercante de los supervivientes de la fracasada expedición a Escocia de ese mismo año (Barreiro Fernández 1986).

**113. Dos corsarios y cuatro mercantes, Redondela.**

10 Octubre 1719

Bahía de San Simón, Vigo. Causa: bélica, incendio. Tipo: militar, corsario. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Española.

Hecho ocurrido durante la conquista de Vigo por parte de una escuadra inglesa compuesta de ocho navíos de línea, brulotes y bombardas y 40 transportes que conducían 4.000 infantes. Mandaba la flota el almirante James Mighels y las tropas Lord Cobhan. Los españoles, ante la imposibilidad de huida o defensa, incendiaron sus naves hundiéndose dos corsarios y cuatro mercantes (Fernández Duro 1972); (Meijide Pardo 1970).

**114. Bombarda Inglesa**

10 octubre 1719

Área de La Coruña. Causa: desaparecida, temporal. Tipo: militar, bombarda. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: inglesa.

Formaba parte de la flota que atacó las costas gallegas en 1719. A la altura de La Coruña, la flota británica sufrió un temporal que provoca que una bombarda desaparezca, dándola los ingleses por perdida (Fernández Duro 1972); (Meijide Pardo 1970).

**115. Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y Las Ánimas**

Enero 1730.

Marín, Pontevedra. Causa: Embarrancado. Tipo: carga general. Características: navío. Nacionalidad: español. Armador: Guillermo Tirri. Capitán: Juan de Ortega. Maestre: Juan de Ortega Jaén. Armamento: sí.

Dio de través en Marín, procedente de las indias, parece que la carga pudo ser salvada. Según Patiño era un mercante de la flota de Manuel López Pintado, aunque el buque homónimo de la flota de este almirante, no aparece como hundido en esta ocasión (Patiño Gómez, 2015). AGI. Contratación. 2902. CASC Control: 899.

**116. Nuestra Señora de la Concepción**

1741



Camariñas. Características: vela. Casco de madera. Rafael Lema la describe como una fragata de 20 cañones procedente de América con una carga de lingotes de plata y de bronce, da como lugar del naufragio Os Boliños da Fortuna AGS: Marina, leg.497; en (C. Bonifacio 2007); (Lema Mouzo 2014)

#### 117. San Pedro

20 Julio 1741

Camariñas. Causa: bélica, incendiada. Tipo: Características: balandra, vela. Casco de madera. Armamento: sí.

Incendiada por los ingleses, había sido apresada por dos fragatas de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. La acción la ejecutaron tres barcasas y una pinaza británicos, mientras en alta mar aguardaba una flota compuesta por 19 navíos de guerra, entre ellos doce de línea. Se salvaron parte de los pertrechos AGS, M, Leg. 531, s.f., informe del intendente don Bernardino Freyre, en (Otero Lana 1999), (Iglesias Almeida 1998) IGLESIAS ALMEIDA, E., 1998.

#### 118. Nossa Senhora do Monte e San José

*The N. S. Domonte e San Joseph, de  
Almieda, from Dublin for Viana, is lost  
on the Coast of Galicia.*

1747

Costa de Galicia. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: portugués? Capitán: De Almeida. Dublín a Viana (Lloyd's List N.º 1286 1747).

#### 119. Señor de los Santos

1747

Hundido en la bocana del puerto de Redondela (R. Patiño Gómez 2002).

#### 120. Matthew

*On the 20th Ult. the Fleet from Lis-  
bon for England, under Convoy of the  
Diamond Man of War, met with a vio-  
lent Storm in Lat. 42—40 38 Leagues  
Westward of Cape Finisterre, which  
disper'd the Fleet; and the Matthew,  
Maret, for London, Founder'd, but the  
Crew were taken up by a Dutch Ship.*

Febrero 1747

114millas al oeste de Finisterre

Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: británico. Capitán: Maret. Lisboa a Londres.

La tripulación fue rescatada por un buque holandés (Lloyd's List N.º 1283 1747).

## 121. Desconocido

14 mayo 1747

Área de Ortegal. Causa: Bélica. Tipo: militar, fragata. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Francia. Armada Real Francesa.

No se han encontrado otras referencias a este naufragio. Se dirigía, formando parte de un convoy a Canadá. Hundida durante un enfrentamiento con fuerzas británicas.

<<El 14 de mayo de 1747, a la altura de cabo Ortegal, las fuerzas inglesas del almirante Anson se oponen al paso de un convoy francés destinado al Canadá. El convoy es salvado en parte, pero los británicos hunden una fragata francesa y se apoderan de cuatro buques>> (Barjot & Savant, 1965).

385

## 122. Etoile

ward from Leghorn.  
The L'Etoile Man of War, and a  
Brig, Name unknown, were burnt in a  
Bay near Cape Finif terre. And the  
Prince Edward, another of the San Do-  
mingo Fleet, who was Taken by our  
Men of War, was Retaken by a French  
Ship bound to St. Maloes.

21 junio 1747

Islas Sisargas. Causa: embarrancado, incendiado. Tipo: militar, navío de línea de 3ª clase. Características: vela. Casco de madera. Construido: 1745. Armamento: 46 cañones.

Cuando se hallaba escoltando un convoy, éste fue atacado por una escuadra inglesa al mando del almirante Sir Peter Warren. Buscando refugio al abrigo de las islas Sisargas, encallaró junto a un buque mercante. Ambas embarcaciones fueron incendiadas por sus tripulaciones para evitar que cayeran en manos enemigas <http://goelette-etoile.fr/wp-content/uploads/2011/12/le-nom-Etoile.pdf> [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_shipwrecks\\_in\\_1747](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_1747); (Lloyd's List N.º 1214 1747).

## 123. Mercante Francés

ward from Leghorn.  
The L'Etoile Man of War, and a  
Brig, Name unknown, were burnt in a  
Bay near Cape Finif terre. And the  
Prince Edward, another of the San Do-  
mingo Fleet, who was Taken by our  
Men of War, was Retaken by a French  
Ship bound to St. Maloes.

21 junio 1747

Islas Sisargas. Causa: embarrancado, incendiado. Tipo: carga general, bergantín. Características: vela. Casco de madera.

Formaba parte de un convoy, cuando éste fue atacado por una escuadra inglesa al mando del almirante Sir Peter Warren. Buscando refugio al abrigo de las islas

Sisargas, encallará junto al navío Etoile. Ambas embarcaciones fueron incendiadas por sus tripulaciones para evitar que cayeran en manos enemigas. <http://goelette-etoile.fr/wp-content/uploads/2011/12/le-nom-Etoile.pdf>; [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_shipwrecks\\_in\\_1747](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_1747); (Lloyd's List N.º 1214 1747).



Bandera de los corsarios  
españoles 1748

#### 124. Invencible(Segundo)

1750

Arsenal de Ferrol, La Graña . Causa: Incendio. Tipo: militar, navío 70 cañones. Características: vela. Casco de madera. Construido: 1744, La Habana. Nacionalidad: español, Armada Española. Nacionalidad Española .

Se incendió junto al navío Vencedor mientras se encontraba en el astillero. Desguazado y carga recuperada (Fernández Duro 1867); (Manera Regueira 1981); (Montero y Aróstegui 1972); (Carré Aldao, 1936, pág. 311).

#### 125. Vencedor

1750

Arsenal de Ferrol, La Graña . Causa: Incendio. Tipo: militar, navío 74 cañones. Características: vela. Casco de madera. Construido: 1746, La Habana. Nacionalidad: español, Armada Española. Nacionalidad Española .

Se incendió junto al Segundo Invencible mientras se encontraba en el astillero. Desguazado y carga recuperada (Fernández Duro 1867); (Manera Regueira 1981); (Montero y Aróstegui 1972); (Carré Aldao, 1936, pág. 311).

#### 126. Fortune

The Fortune. Shorthouse, from  
Alicant, is overlet and Bulged in the  
Harbour of Ceirna, the Ship is lost  
but the Materials and Crew are saved.  
The Abraham and Isaac. Ceirna.

1752

La Coruña. Tipo: carga general. Características: vela. Nacionalidad: británico. Capitán: Shorthouse.

Provenía de Alicante. El buque volcó y se perdió, aunque su tripulación y carga pudieron ser salvadas (Lloyd's List N.º 1753 1752).

**127. Wappen van Hoorn**  
28 enero 1752

Cabo Finisterre

Causa: embarrancado. Tipo: mercante, *East Indiaman*. Características: vela, fragata, eslora: 44.88m, 850 toneladas (450 de carga), casco de madera. Construido: 1748, por la Cámara de Hornos en el astillero de la VOC en Hoorn. Nacionalidad: holandés, *Verenigde Oostindische Compagnie* - VOC. De Ceilán hacia Zelanda y Ámsterdam, vía cabo de Buena Esperanza. Tripulación: 83, soldados: 6, pasajeros: 8. Capitán: Jakob Greef. Armamento: sí.

Los ocho pasajeros eran convictos. El 30 de noviembre de 1750 el barco partió de Ceilán. En febrero de 1751 el buque perdió todos sus mástiles en una tormenta, pocos días después consiguió ponerse al habla con el *Overnes* al este de cabo Agulhas. El 10 de mayo de 1751 alcanzó la isla Ascensión. Jakob Greef y otros 32 de la tripulación sobrevivieron al naufragio en Finisterre [www.historici.nl](http://www.historici.nl). [www.vocshipwrecks.nl](http://www.vocshipwrecks.nl). [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu).

387

**128. Jeune Marie**



A la derecha, el *Jeune Marie*, hundiéndose al noroeste de cabo Finisterre. Brooking, Charles. National Maritime Museum, Greenwich, London, Caird Collection.

1753

noroeste de cabo Finisterre. Tipo: militar, corsario. Características: vela. 240 toneladas. Casco de madera. Nacionalidad: Francia. Tripulación: 64. Armamento: 14 cañones.

Hundido en combate contra el corsario británico *Boscawen*. Sólo sobrevivieron su capitán, una mujer y 16 hombres



**129. Ann & Esther**

The Ann & Estler, Aintworth, from  
Chester for Marfelles, was lost the first  
of July, about 50 Leagues NNW from  
Cape Finistire, the Crew saved them-  
selves in the Boat, and are got late  
to Corunna.

1 julio 1755

150 millas al nornoeeste de cabo Finisterre. Tipo: carga general, navío.  
Características: casco de madera. Aintworth. Chester, Cheshire a Marsella (Lloyd's  
List (2042) 1755).

388

**130. Swallow**

The Swallow Pqt. Nichols, that  
fail'd from Falmouth the 14th of October  
for Corunna, was not arriv'd when the  
Countels of Leicester Pqt. fail'd from  
thence, which was on the 11th Instant,  
therefore it's fear'd she is lost.

14 octubre 1755

Tipo: carga general, paquebote. Características: vela. Casco de madera. Capitán:  
Nichols. Falmouth a La Coruña.

Partió de Falmouth y no se volvió a tener noticias de él. No hubo supervivientes. Lo  
suponemos hundido en las proximidades de Galicia (Lloyd's List (2081) 1755).

**131. Pulcrade**

The Pulcrade, Contrato, from Opor-  
to for Balica, is lost on the Coast of Ga-  
licia.

Noviembre 1755

Costa de Galicia. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera.  
Nacionalidad: Portugal. Oporto a <<Balica>>. Capitán: Contrato. (Lloyd's List (2081)  
1755).

**132. Duke of Bedford**

The Duke of Bedford Privateer of Dublin, Capt. Tate, is wrecked near the Groyne, but the Captain and Crew are saved.

Julio 1757.

Inmediaciones de La Coruña. Tipo: militar, corsario. Características: Vela. Casco de madera. Nacionalidad: británica. Capitán: Tate.

El buque se perdió, la tripulación pudo ser salvada (Lloyd's List N.º 2250 1757).

### 133. Rotterdam Packet

Enero 1758

Inmediaciones del cabo Finisterre. Tipo: carga general. Características. Vela. Casco de madera. Nacionalidad: inglés. Sevilla a Londres.

La Tripulación se pudo poner a salvo (Lloyd's List (2298) 1758).

### 134. San Pedro

The St. Pedro, Larrea, from Morlaix for Cadiz, was lost the 14th of April, 40 Leagues from Vigo, but the Crew were saved.

14 abril 1758

40 leguas de Vigo

Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: español? Capitán: Larrea. Morlaix a Cádiz.

La Tripulación se pudo poner a salvo Lloyd's List (2338). 6 June 1758.

### 135. Santa Elena

Mayo 1758

Vigo. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Inglaterra. Sevilla a Londres. Capitán: Strarso.

Perdido cerca de Vigo (Lloyd's List (2335) 1758).

### 136. San Joaquín

19 septiembre 1758

Vigo. Causa: temporal. Tipo: carga general, bergantín. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: España, Santander. Armador: José Joaquín de Oruña. Capitán: Manuel González. Carga Cebada y trigo. Santander a Lisboa.

Había zarpado de Santander el 17 de septiembre entrando de arribada en Vigo donde la noche del día 19. Fondeado, le sorprendió un temporal que le hizo garrear hasta chocar contra unas piedras donde se hundió (Barreda y Ferrer de la Vega, 1968).

The Prince Frederick Packet, Copeland, from Falmouth for Lisbon, was drove ashore near Vigo, by a French Man of War, and is since lost, but the Mail and the Crew were saved.

**137. Desconocido**

19 septiembre 1758

Vigo. Causa: temporal. Tipo: carga general, bergantín. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: España.

Su capitán era natural de Galicia. Se perdió junto a otros dos buques en un temporal estando fondeado en la ría de Vigo (Barreda y Ferrer de la Vega, 1968).

**138. Desconocido**

19 septiembre 1758

Vigo. Causa: temporal. Tipo: carga general, bergantín. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: España.

Su capitán era natural de Galicia. Se perdió junto a otros dos buques en un temporal estando fondeado en la ría de Vigo (Barreda y Ferrer de la Vega, 1968).

**139. Nossa Senhora de Porto, Santo Antonio e Animas**

Noviembre 1758

Costa de Galicia. Tipo: carga general, navío. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Portugal. Lisboa a Havre de Grâce (Lloyd's List 1758).

**140. Prince Frederick**

Abril 1761

Tipo: buque correo, paquebote. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Inglaterra. Capitán: Copeland. Falmouth a Lisboa.

El buque correo inglés Prince Federico, perseguido por el francés Aquila, de 64 cañones, entra a refugiarse en Oia. Los franceses lo atacan y los ingleses se defienden hundiendo a cañonazos las chalupas de asalto. Los franceses estuvieron patrullando la costa durante 6 días, hasta que al final el Príncipe Federico termina encallando, rescatándose con ayuda de los monjes todas las mercancías. El capitán regaló 2 cañones al monasterio (Santiago & Nogueira, 2008); (R. Patiño Gómez 2002); (Lloyd's List (2640), 1761).

141. Hermione

The Hermoine French Frigate of War  
of 36 Guns, was lost coming out of Vigo  
the 26th of Nov. There was another  
Frigate with her, but she put back to  
Vigo.

Diciembre 1761

Borneira, Vigo. Tipo: militar, fragata de 36 cañones. Características: vela, casco de madera. Nacionalidad: Francia. Armamento 36 cañones.

Francisco Silvy firma ese año un asiento con el subdelegado de intendencia de la provincia de Tuy para rescatar del pecio los 36 cañones de la fragata. En las proximidades del bajo de la Borneira, frente a Cangas del Morrazo, Pontevedra, se conservan dos grupos de cañones, uno con 3 y otro con 21 piezas, además de numerosa munición de artillería, atribuidos a la dotación de esta fragata (González Fernández 1999); (Lloyd's List (2712), 1762).

142. Hopewell

The Hopewell, Parkin, from London  
for Figuera, is lost about 3 Leagues from  
Pontevedra in Galicia; Part of the Car-  
go is saved, but much damag'd.

Febrero 1763

9 millas de Pontevedra. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Londres a Figueira. Capitán: Parkin. Londres a Figueira da Foz.

Parte de la carga fue salvada pero muy dañada. Hundido a 3 leguas (9 millas o 17 km) de Pontevedra (Lloyd's List (2834), 1763).

143. Desconocido

07 febrero 1764

Cerca de Ferrol. Burdeos a Filadelfia. Capitán Peterson.

Buque perdido, no hubo víctimas (Lloyd's list, 1764).

144. Desconocido

1765

Punta de Placeres, Marín, ría de Pontevedra. Causa: embarrancado. Tipo: carga general, galeón. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: español.



<<en el año 1765 encalló por causa del temporal un galeón en la playa de Placeres. No se pudo reflotar y fue desguazado en el sitio>> (R. Patiño Gómez 2002); (R. Patiño Gómez 2015).

#### 145. Britannia

10 febrero 1769

Baldaio. Causa: embarrancado. Tipo: carga general. Características: vela, bergantín. Casco de madera. Nacionalidad: británico, Sunderland. Carga: 501 barriles de carne salada de cerdo ternera y lenguas, varios barriles de salmón, Cork a Cádiz. Capitán: Joseph Oliver.

Las piezas de la estructura del buque que llegaron a la costa fueron subastadas en la misma playa ante un juez de marina y un notario por 684 reales de vellón. Los barriles salvados, algunos en mal estado, fueron vendidos en Caión a Don Pedro Álvarez Cavallero. Don Diego de Castro se hizo, por 5.510 reales de vellón, con los mástiles, velas y anclas que se pudieron salvar del naufragio, aunque eran bastante viejos. El importe de la venta de todos estos objetos quedó depositado en las manos del cónsul británico en La Coruña, donde se encontraba a disposición de cualquiera que tuviera derechos sobre el naufragio y sus restos (Lloyd's Evening Post 1769).

#### 146. Little Frank

The Little Franck, Doran, from  
Brittol & Corunna for Cadiz, run on  
Shore near Ferrol, and filled with Water.  
The Britania Oliver & Co.



La batería de Viñas (1739) en su nuevo emplazamiento, junto al puerto exterior de Ferrol.

Marzo 1769

Inmediaciones de Ferrol. Causa: embarrancado. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Inglaterra. Bristol, Gloucestershire a La Coruña y Cádiz. Capitán: Doran.

(The Lloyd's List N.º 3459 1769)

#### 147. El Gallego

A Fgt. Boat from the Havana, with about 660 Chefts of Sugar, and 8000 Dollars, was lost in the Harbour of Corunna the 27th of Nov. the Captain and 18 Men drowned.

393

27 noviembre 1770

Punta Boi de Canto, Oleiros, La Coruña. Tipo: paquebote, correo, fragata. Características: vela. Casco de madera forrado de cobre. Capitán: José Francisco Becerra. Víctimas: 19.

Era un correo marítimo oficial basado en La Coruña. Se perdió con caudales. Al parecer en ocasiones se han recuperado monedas en la costa inmediata. Provenía de las Indias, quizás de La Habana. Gratificación al piloto y marineros que se salvaron de la fragata El Gallego. Anteriormente se denominaba La Expectación de María. El navío se compró a D. Thomas de Ryon, el 23 de julio de 1760, vecino y hombre de negocios de la villa de Bilbao. Con porte de 125 toneladas y puente a la oreja. Su casco estaba forrado de cobre. Hundido en la punta Boi de Canto. En este lugar existe alguna referencia a la localización en el espacio intermareal de una moneda de oro por un vecino. Perecieron en el naufragio el capitán y 18 hombres de la tripulación. Becerra, José Francisco. Capitán del Pizarro en 1767 y 68; del Gallego en 1769. AGI: Correos 257-A y B, 395.. 257-A y 257-B. AGI. Cuba. 1131. AGI. Santo Domingo. 1136. AGI, Cod. Ref- ES. 41091. AGI / 288 // CORREOS, 395 A.M.S.C.-.../1879. BONIFACIO, C., [www.aer.mcu.es](http://www.aer.mcu.es). AGI: Correos 257-A y B, 395en: BONIFACIO, C. <http://www.arrakis.es/~histres>, [http://aer.mcu.es/sgae/index\\_aer.jsp](http://aer.mcu.es/sgae/index_aer.jsp); AGI: Cod. Ref- ES. 41091. AGI / 288 // CORREOS, 395;194 B, R.1.; 272B; 272B, R.1; 7B; 360 A. (New Lloyd's List, N.º 185 1771)

#### 148. Príncipe Carlos

1771

Ferrol. Tipo: militar. Características: urca, vela. Casco de madera. Nacionalidad: España. Provenía de Puerto Rico (Barreiro Fernández, Historia de la ciudad de La Coruña 1986, 259); (Almeida Iglesias, 1995); AGS: Marina 413, en : BONIFACIO, C. <http://www.arrakis.es/~histres>.

#### 149. Jane

The Sloop that was lost near Corunna, from Malaga to Dublin, proves to be the Jane, Baxter.  
The Jane to India, Malaga to C...

Enero 1771

Cerca de La Coruña. Tipo: carga general, balandra. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Irlanda. Málaga a Dublín. Capitán: Baxter.

No hubo supervivientes, (New Lloyd's List (192), 1771).

**150. James and Mary**

The James and Mary, Smith, from  
Malaga to Cork, founder'd the 26th Ult.  
about 40 Leagues from Cape Finister ;  
the Crew were taken up by a French  
Ship, after being 3 Days in their Boat.  
The Providence. Flight from South.

26 octubre 1771

120 millas de Finisterre. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Inglaterra. Capitán: Smith. Málaga a Cork.

La Tripulación abandonó el barco en un bote, del cual fueron rescatados tres días después por un buque francés ( New Lloyd's List (280), 1771).

**151. Desconocido**

A large ship suppoied to be bound  
to London, wzs entirely lost on a rock  
off Cape Finister the 11th of Novem-  
ber, and all the crew perished.

11 noviembre 1772

Finisterre

Un gran buque con destino supuestamente a Londres, naufragó en una roca cerca de cabo Finisterre con pérdida de toda su tripulación (The Lloyd's List N.º 3837 1772).

**152. Sally**

Diciembre 1772

Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: británico. Capitán: Dyer. Cádiz a Ferrol.

El buque se hundió en el Atlántico, en las cercanías del cabo Finisterre (Lloyd's List N.º 3836) 1772).

**153. Hibernia**

**The Hibernia, Jefferson, from Chefter to Marfeilles, was drove on Shore in the Night between the 20th and 21st Ult. near Camarina ; the Materials of the Ship will be faved, and are in Hopes to fave the Cargo.**

1773

Camariñas. Causa: embarrancado. Tipo: carga general. Características: Vela, navío. Casco de madera. Nacionalidad: británico. Chester, Cheshire a Marsella. Capitán: Jefferson.

Se confiaba en salvar los aparejos del buque así como su carga (The Lloyd's List N.º 421 1773).

395



Bandera de los Reales Correos

154. Cantabria

**The Cantabria Pqt. from Buenos Ayres, is lost at the Entrance of Camarina, and all the Crew, except six. perish'd.**

20 febrero 1773

Coenda, cabo Villano, Camariñas. Causa: Embarrancado. Tipo: correo, paquebote, fragata. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: España, La Coruña. Capitán: Cosme Bringas. Carga: pasaje, correo, plata, cueros, carga general, Montevideo a La Coruña. Tripulación: 21. Víctimas: 15. Armamento: sí.

(Baña Heim 1980). CASC .Control: 969. ES.41091.AGI/288.//CORREOS,398B, 476-A y 195, en: [http://aer.mcu.es/sgae/index\\_aer.jsp](http://aer.mcu.es/sgae/index_aer.jsp). AGS. Marina. 510. (The Lloyd's List N.º 421 1773).

155. Bee

**The Bee, Pullcin, from Waterford to Cadiz, is lost near Ferrol ; the Cargo is faved.**

Diciembre 1773



Ferrol. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: británico (irlandés). Waterford a Cádiz. Capitán: Pullein.

La carga fue salvada (New Lloyd's List N.º 499 1774).

#### 156. Villano I (Desconocido)

24 septiembre 1779

A la altura de cabo Villano. Causa: bélica. Tipo: militar, fragata. Características: propulsión vela. Casco de madera (probablemente forrado de cobre). Armamento: 26 cañones.

Hundida por el correo español, con base en La Coruña, *Magallanes*. Ese día reconoció una fragata inglesa de 26 cañones que le hizo fuego durante un cuarto de hora. El correo contestó hasta lograr echar a pique al inglés (Garay Unibaso 1987).

#### 157. Nossa Senhora de Carmo e Sao Jose Baptista e Animas

The N. S. de Carmo E. Sm. Joao Baptista E. Almas, Bastos, from Lisbon to Dublin, foundered in a violent Gale of Wind off the Coast of Galicia; the Crew got safe in their Boat into Ferrol.

Marzo 1780

Cercanías de Galicia, golfo de Vizcaya. Causa: Temporal. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Portugal. Lisboa a Dublín. Capitán: Bastos.

La Tripulación sobrevivió (New Lloyd's List (1144), 1780).

#### 158. Santa Teresa

1782

Área de Cedeira. Causa: Bélica. Tipo: militar, goleta. Características: vela. Casco de madera (probablemente forrado en cobre). Construido 1781, Esteiro, Ferrol. Nacionalidad: España, Armada Española. Armamento: 8 cañones.

Echada a pique cerca de Cedeira por un corsario inglés (Montero y Aróstegui, 1972); (Manera Regueira, 1981).

#### 159. Ceres

The Ceres, Anquetil, from Guernsey to the West-Indies, foundered the 22d. Ult. Lat. 46. 25. Lon. 10. 39.

22 septiembre 1784.

196 millas al noroeste de Ortegá. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Inglaterra, Guernsey. Guernsey a las Indias Occidentales. Capitán: Anquetil.

Hundido en el Atlántico. ( New Lloyd's List (1610), 1784).

#### **160. Good Intent**

*The Good-Intent, Thompson,  
from London to Antigua and Jamaica,  
is lost on the Coast of Spain.*

Diciembre 1787.

Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Inglaterra. Capitán: Thompson. Londres a Antigua y Jamaica. Dado su destino, el naufragio debió de producirse en la costa de Galicia. (New Lloyd's List (1948), 1788).

#### **161. Marín I Desconocido**

Febrero 1787

Playa de Marín. Causa: embarrancado, <<temporal de oestes>>. Tipo: carga general. Características: bergantín, vela. Casco de madera. Nacionalidad: Portugal. Carga: sal, algunas pipas de grasa y otras de cal, Cádiz y Lisboa para Tuy.

La carga era por cuenta de la Real Hacienda y algunos particulares. Ancló en el puerto de Marín por impedirle el temporal entrar en el río Miño. El bergantín rindió los cables y varó en la playa. Se salvó la tripulación y parte de la carga. El buque quedó inutilizado al arder la cal por entrar en contacto con el agua. Hay otro buque similar perdido en Cangas por las mismas fechas, por lo que no podemos descartar un error de situación. Gaceta de Madrid, 16/03/1787.

#### **162. Cangas I Desconocido**

Febrero 1787

Playa de Cangas, ría de Vigo. Causa: embarrancado, temporal. Tipo: carga general. Características: yate, vela. Casco de madera. Nacionalidad: Portugal. Carga: aguardiente, Madeira a Portugal.

Se salvó toda la tripulación y parte de la carga. Hay otro buque similar perdido en Marín por las mismas fechas, por lo que no podemos descartar un error de situación. Gaceta de Madrid. Marín, 20 de Febrero de 1787. Publicación: 16/03/1787, N. ° 22. Páginas: 180 - 181.

#### **163. Desconocido**

17 diciembre 1787

Portonovo, Pontevedra. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de madera. Nacionalidad: Portugal.

El 17 del mes pasado arribó a la playa de Portonovo en esta ría un bote con 5 marineros portugueses, resto de 17 que tripulaban un bergantín de la misma nación

que venia del río de las Amazonas cargado de algodón, cacao, con otros frutos y efectos de valor para Oporto. A 8 leguas de tierra le asalto un temporal muy fuerte. No pudiendo tomar el puerto de su destino, y confiados en la fortaleza del barco, y en que no había hecho agua durante la navegación. Dirigieron su rumbo a esta ría para abrigarse contra la tormenta; pero en breve notaron que se iban a pique; y aunque acudieron con suma diligencia y esfuerzo a las bombas, todo fue en vano; pues creció de tal suerte el agua en Poquísimos minutos que apenas tuvieron tiempo de salvarse en el bote 4 marineros y capitán. Otros hubieran logrado igual fortuna a no haberse detenido en sacar algunas alhajas y dinero.

(Marín, en Galicia 1788).

#### 164. Nuestra Señora Del Rosario, San José Y Animas

The *Sra. de Rosario* St. Jose & Animas, Captain Pinto, sailed from Viveiro, in Galicia, for Viana, the 9th of December last, and has not since been heard of.

Diciembre 1788

Costa de Galicia. Tipo: carga general. Características: vela. Casco de Madera. Nacionalidad: España. Vivero a Viana.

Salió de Vivero el día 9 y no volvió a ser visto, probablemente perdido en algún punto de la costa de Galicia con toda su tripulación. (New Lloyd's List (2085), 1789).

#### 165. Kerelaw

The *Kerelaw*, Snodgrafs, from Liverpool to Marfeilles, foundered off Corunna.

Noviembre 1789

Tipo: carga general. Características: vela, navío (ship). Nacionalidad: británico. Liverpool a Marsella. Capitán: Snodgrass.

Hundido cerca de La Coruña. (Lloyd's List (2149), 1789).

### 8.6.- Pecios

Un pecio es la consecuencia material de un naufragio, sus restos depositados en la superficie o en el sustrato. Los pecios se diferencian de los naufragios en que estos últimos refieren el accidente de un buque, su pérdida, mientras que los primeros son el resultado de la acción de naufragar, esto es, los restos materiales que restan de la acción de naufragar. La diferencia entre naufragio y pecio es la diferencia entre la noticia histórica de un hecho y la consecuencia material de la misma.

La localización de un pecio, consecuencia de un naufragio, no resulta siempre fácil. Los restos materiales, su entidad y naturaleza serán determinantes. Bajo el agua tendemos a identificar aquellas circunstancias que se aparten de la normalidad del medio, en realidad resulta fácil descubrir cualquier anomalía que destaque. Es por eso que cualquier naufragio que no tenga los suficientes elementos que lo diferencien, pasará completamente desapercibido.

Hasta bien entrada la etapa industrial, los buques y la mayor parte de su contenido, aparejos y equipos, estaban fabricados o constituidos por materiales de origen biológico de difícil conservación. Si contemplamos el ajuar empleado por las embarcaciones de madera hasta hace pocos años, observaremos que tras un naufragio y en un espacio de tiempo reducido, la mayor parte de los elementos que



Hora de la caldeirada en la toldilla de un patache español de principios del siglo XX. Si observamos la cultura material presente, asumiremos que salvo los útiles de mesa y cocina metálicos o cerámicos, las duelas del barril y la clavazón y aparejos de metal, todo desaparecería en pocas décadas expuesto a las condiciones del medio subacuático. Archivo.

la constituyen, habrían desaparecido de no mediar un rápido soterramiento, y en este caso tampoco se percibiría su presencia sobre la superficie del fondo. Sólo aquellos objetos fabricados en piedra, cerámica y metal pervivirían, mientras el resto desaparecerían sin dejar rastro, dificultando la localización del pecio.

Resulta significativa la diferencia existente respecto a la localización de pecios en función del momento histórico en que se haya producido el naufragio. Así contemplamos la abundancia de pecios que aún sin un estudio, podemos atribuir a la Edad Moderna, mientras que otros períodos como época romana (de la cual no se ha encontrado ningún pecio irrefutable, aunque sí algunas concentraciones de materiales arqueológicos), o incluso la localización de restos de naufragios de época contemporánea, donde los pecios se cuentan prácticamente por aquellos de casco de hierro y propulsión mecánica.



En el mar Mediterráneo ocurre que la gran abundancia de restos de embarcaciones de época clásica, se corresponde con un número menor de pecios de la Edad Moderna.

Pero estas densidades de pecios localizados nos llevan al error de suponer que estos pecios se corresponden con la densidad de navegación en un período concreto. Sin embargo lo que la realidad nos muestra es que la localización de estos pecios está en relación con la naturaleza y el volumen que sus restos dejan sobre el fondo marino, es decir, con la huella dejada. Así la práctica ausencia de pecios de época romana en aguas gallegas, puede deberse no a una baja densidad de navegación sino a los materiales no sólo con los que se construían las naves y sus aparejos, casi todos perecederos, sino con su carga, constituida por materiales asimismo perecederos o que hayan dejado una huella poco evidente sobre el fondo.

No quiere decir que todas las embarcaciones de época clásica transportasen sus cargamentos contenidos en ánforas, lo que ocurre es que son éstos cargamentos los más evidentes, siendo así más sencillo localizar un pecio.

El hallazgo de tres cepos de plomo de anclas clásicas concentrados en las inmediaciones del cabo Udra, Pontevedra, en un lugar imposible de relacionar con un fondeadero para una embarcación del porte que delatan tales objetos, nos podría poner en relación con la existencia de un naufragio, del cual dichos cepos son la única muestra evidente. Es posible que el buque navegara en lastre, es decir, sin carga, o bien que la misma fuera perecedera, pieles, sal, esclavos... Lo que está claro es que fuera cual fuera su naturaleza, no era transportada en los contenedores a los que estamos acostumbrados a asociar cualquier buque de época clásica, es decir a contenedores cerámicos, prácticamente indestructibles, sin mediar una fuerte acción mecánica.

Esto no quiere decir que no existieran buques que en época clásica no transportaran graneles o líquidos en otros tipos de contenedores perecederos el uso de barriles de madera u odres está documentado, el hecho cierto es que esos contenedores están fabricados en materiales de difícil conservación, a menos que se sitúen en fondos blandos y sean soterrados con rapidez, con lo cual tampoco resultan perceptibles en superficie.

La abundancia de pecios de época moderna localizados en aguas gallegas se debe asimismo a lo evidente que resulta la presencia de piezas de artillería en bronce o hierro, es esta circunstancia la que delata la existencia de los pecios pertenecientes a este momento histórico. En una zona tan rica, se producen de continuo hallazgos de objetos y estructuras de interés patrimonial. Estas localizaciones se han venido produciendo por pescadores y mariscadores profesionales. Si en un principio fueron los pescadores dedicados al espejo los que comenzaron a localizar restos de barcos hundidos, seguidos por los buzos dedicados a la recuperación y achatarramiento de naufragios, más recientemente han sido buceadores dedicados a la recolección de equinodermos y moluscos los que han descubierto numerosos e interesantes yacimientos arqueológicos, junto a los buceadores deportivos.

Así de desaparecer los elementos que sitúan un pecio, tanto sea por la acción de fenómenos que impidan la conservación de los elementos que componen un pecio, o bien por la retirada por parte de seres humanos de los mismos, el pecio, producto de un naufragio, pasará desapercibido y no será localizado a no ser que se produzcan hechos excepcionales que favorezcan su localización, como dragados, retirada del sedimento por la acción mecánica del mar, etc.

Conviene aquí dejar constancia de la importancia de las piezas de artillería en el ámbito de la Arqueología Subacuática como elementos destacables que permiten con mayor facilidad localizar yacimientos subacuáticos, que si no fuera por la presencia de estas piezas resultarían muy difíciles de localizar. A este respecto para la época moderna e inicios de la contemporánea la presencia de piezas de artillería resultan fundamentales a la hora de localizar la presencia de un pecio, de la misma manera que para la época clásica resulta mucho más fácil la localización de pecios mediante el hallazgo de las ánforas que componían su cargamento. La retirada de piezas de artillería dificultará en un futuro la localización de yacimientos arqueológicos.



Pieza de artillería recuperada del puerto de La Coruña. La única referencia espacial existente es que procede <<de las inmediaciones del Castillo de San Antón<<. Media culebrina española de treinta y dos quintales (1607). Museo Naval, Madrid. Núm. de catálogo: 3212. Fot: Museo Naval.

La extracción de piezas de artillería, tanto de bronce como de hierro realizada décadas atrás ha tenido como consecuencia la pérdida de las referencias indispensables para la localización de los yacimientos a los que pertenecían. Se ha producido por tanto una doble pérdida, por un lado la de las propias piezas artilleras, que consta en algunos casos no sólo su valor monetario, si no el artístico y el histórico, y por otro lado la única referencia a la situación de un pecio que ahora resultará más difícil, sino imposible de localizar.

En las inmediaciones del puerto de Corcubión, y sitio conocido por *Pozo das Pardas*, unos pescadores han extraído del fondo del mar un cañón de bronce que pesa sesenta kilos.

<<El Correo de Galicia>> 30-08-1905

Diversos objetos de naturaleza patrimonial han venido siendo extraídos del mar no siempre con criterios razonados. Elementos como cañones o anclas antiguos fueron reflotados con ánimo de situarlos en lugares más o menos públicos a modo de ornato. 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.

Hasta el momento no ha sido posible localizar un solo pecio en Galicia de época medieval por la falta de elementos evidentes en la carga o en su equipo, pero ello no es nada que el tiempo, y sobre todo, la investigación, no puedan corregir.

La mayor parte de los pecios conocidos en Galicia se ubican escasa profundidad, cerca de la costa<sup>363</sup>. Esto es por tres motivos principales: el primero debido a que los buques por regla general se hunden tras chocar contra la costa o bajos próximos. La segunda es que estos yacimientos han sido localizados mediante la utilización de un arte de pesca denominado espejo<sup>364</sup>. La tercera razón que explica la localización de pecios en aguas someras es que un porcentaje importante de hallazgos se ha debido a descubrimientos realizados por pescadores o recolectores submarinos, en aguas someras. Ejemplos de estas localizaciones son el pecio de la punta Bufadoiro en Mera, La Coruña, el de la punta Fornelos en Ferrol o el del galeón San Girolamo en Corcubión.

De todos los pecios estudiados hasta el momento, son minoría los que podemos atribuir a un naufragio concreto, aunque sí algunos tienen una atribución más o menos definitiva. Casos como el galeón *San Girolamo*, perdido en las inmediaciones de punta do Diñeiro, en Cee, es el más conocido. Otros como el galeón *Santa María*



Cargando una pieza de artillería, probablemente con destino a la fundición. Se pierde así no sólo el propio objeto, sino la única referencia para la localizar el yacimiento de procedencia. Archivo.

<sup>363</sup> La mayoría de ellos situados en fondos de menos de 10m.

<sup>364</sup> Este sistema consiste en un cubo de madera con un cristal en su fondo que permite contemplar el fondo del mar hasta una profundidad que en días excepcionales podía alcanzar los veinte metros. Mediante el uso de arpones, ganchos y varas los pescadores podían capturar diferentes especies. Existió una versión más antigua de este arte, que consistía en esparcir grasa de pescado sobre la superficie, eliminando la refracción y obteniendo un resultado igualmente válido. Así fueron localizados los pecios de Os Boliños da Fortuna en Camariñas, la fragata *Santa María Magdalena* en Vivero o los cañones de punta Sartaña, cabo Prior.

de la *Anunciada*, parece muy probable que se corresponda con el pecio de punta Restelos; el *San Giacomo di Galizia* (*Santiago de Galicia*), otro galeón de la Escuadra Ilírica, naufragado en el interior del puerto de Ribadeo en 1597, parece corresponderse con el pecio localizado en noviembre de 2011 durante un dragado.

Hasta el momento en Galicia se han documentado varios naufragios que hasta el momento no podemos adscribir con seguridad a ninguno de los pecios conocidos. Al pecio de punta Carballeira en Corcubión, que por los materiales documentados, sin duda corresponde a la Armada de 1596, no le podemos atribuir un nombre concreto entre toda la relación conocida de naufragios de esa jornada, al menos, en el momento actual de la investigación.

Por último conocemos algunos lugares donde se produjeron naufragios precisos, como el de la urca Sansón, perteneciente a la Armada de 1596, en la playa de Mar de Fora en Finisterre, este pecio no ha sido localizado por ausencia de investigación. Pese a ello disponemos de datos relativos a hallazgos en esa misma zona; un cañón de bronce hallado en el arrecife de As Pardas varias décadas<sup>365</sup> atrás. Quizás pertenezca al mismo pecio un cañón de bronce de <<elegante y dibujado corte>> extraído del Pozo das Pardas en el año 1905 por unos pescadores dedicados a la pesca al espejo. Según la noticia de prensa, con un peso estimado de dos quintales, hacia su boca presentaba una inscripción ininteligible y la fecha de 1588, sus halladores pretendían su venta a un precio <<nada exigente>> (Un cañón de la Invencible 1905). Recordamos asimismo el registro de escrituras del notario de Francisco Fernández de Noya, correspondiente al año 1597 (Fol. 91-92), donde se refiere la venta que el <<capitán de la villa de Finisterre>> Francisco Bermúdez de Castro, hace a Juan de San Vicente de Pontevedra, de una pieza de artillería de hierro colado el 10 de septiembre procedente de la Urca Sansón embarrancada en el arenal de O Rostro.

La localización de yacimientos subacuáticos, dejando de un lado los realizados casualmente, ofrece un número exiguo de casos. Los trabajos desarrollados de manera científica y sistemática realizados hasta el momento han estado motivados por un lado, por la ejecución de campañas sistemáticas de inventario del Patrimonio Cultural Subacuático (San Claudio Santa Cruz 2011) y por otra los desarrollados al compás de estudios de impacto patrimonial en obras públicas. Durante estas campañas se localizaron nuevos pecios y yacimientos en áreas determinadas. La mayor parte de los yacimientos que conocemos hoy en día en aguas gallegas fueron descubiertos durante las intervenciones de estudio de impacto patrimonial. Entre éstas el control arqueológico de los dragados ha ofrecido importantes resultados, tanto en lo relativo al registro arqueológico depositado en el fondo de los puertos<sup>366</sup> como en la localización de pecios de importancia histórica.

Los estudios de impacto patrimonial en obras públicas suelen tener dos fases, la primera comprende los trabajos previos antes del comienzo de los trabajos, mientras que la segunda consiste en la supervisión de la obra propuesta. Los trabajos previos comienzan con la consulta de la documentación existente relativa al área donde está prevista la intervención. Esta tarea permitirá conocer la relevancia histórica y el potencial arqueológico del lugar a intervenir y permitirá identificar cualquier noticia previa relativa a hallazgos o a naufragios.

<sup>365</sup> Carlos Piñeiro Mariño, buceador del puerto de Finisterre. Esta pieza de artillería según su hallador permanece in situ.

<sup>366</sup> Destaca sobre todos el importantísimo depósito arqueológico documentado durante el dragado del puerto de Baiona (San Claudio Santa Cruz 2010), (San Claudio Santa Cruz 2012), (San Claudio Santa Cruz 2006).

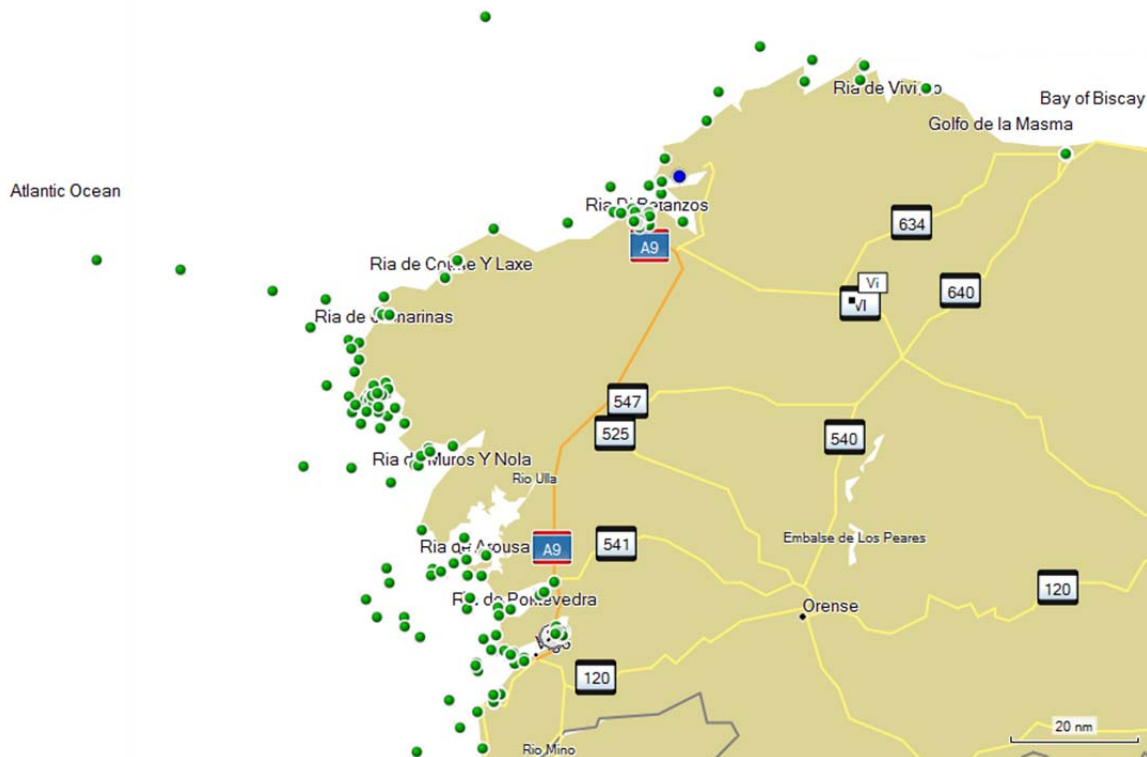


Estos trabajos previos al inicio de las obras deben conllevar además la ejecución de una campaña de prospección arqueológica subacuática, tanto geofísica, como clásica mediante buceadores. La prospección geofísica ofrece visiones de conjunto del fondo marino, imposibles de adquirir por medio de buceadores. En este caso el sonar de barrido lateral y la sonda multihaz son las herramientas básicas. Entre los elementos de teledetección podemos añadir diversas herramientas. El magnetómetro, encargado de medir las variaciones del campo magnético terrestre, nos ofrecerá anomalías que pueden señalar la presencia de elementos de interés patrimonial. Los perfiladores de sedimento ofrecen una visión de la estratigrafía del sedimento, recogiendo además cualquier anomalía que pueda contener.

Por regla general el empleo de buceadores se centrará en aquellos puntos en los que, por los resultados de la prospección geofísica, informes, bibliografía, o cualquier otra fuente, se sospecha que puedan albergar elementos de interés. Las condiciones de seguridad, operativas y hasta económicas conllevan minimizar al máximo el tiempo de exposición de los seres humanos al medio hiperbárico.

La prospección arqueológica subacuática en fondos que van a ser objeto de destrucción, bien por dragados o por sedimentación en el interior de estructuras compuestas, como puedan ser los rellenos, deben ejecutarse de manera intensiva. La propia naturaleza aleatoria del registro arqueológico subacuático obliga a esta tarea<sup>367</sup>, pues nunca podremos tener la seguridad de donde se puede localizar un elemento o estructura de interés patrimonial.

Los puertos históricos, en lo que se refiere a sus fondos, nunca deben de ser catalogados como asentamientos<sup>368</sup>. En éstos se han depositado durante largos períodos de tiempo objetos muebles procedentes de accidentes, como un naufragio o



Naufragios de Época Moderna documentados en aguas gallegas. Elaboración propia

<sup>367</sup> Este registro en ocasiones es producto de accidentes, de ahí la aleatoriedad de su situación.

<sup>368</sup> Salvo aquellos de ocupación antrópica posteriormente inundados

una pérdida accidental, o bien de vertidos de objetos amortizados desde embarcaciones o la costa. En cualquier caso, este registro no corresponde por norma general con una deposición intencionada u ordenada, sino que la misma en la mayor parte de las ocasiones es debida al azar o la casualidad. Por ello, dado lo aleatorio de la distribución, los fondos de los puertos históricos se deberían catalogar más como vertederos que como asentamientos.

La búsqueda de la distribución espacial de los materiales arqueológicos en un puerto - o fondeadero- carece en la mayor parte de los casos de sentido. La distribución espacial de objetos en superficies de pocos cientos de metros cuadrados no tiene sentido, pues la superficie del fondo donde se depositan los materiales arqueológicos no es un asentamiento<sup>369</sup>. Los materiales sedimentados en el fondo de un fondeadero o puerto, alejados de posibles vertidos costeros, sólo pueden tener un origen: los buques fondeados, tras ser arrojados o perdidos desde éstos. Pero un buque fondeado es un elemento dinámico. Los buques bornean alrededor de sus anclas a



Cribado de sedimento durante el dragado en el puerto de Baiona, Pontevedra. Fot: MSC

merced del viento y/o la corriente - o ambos interactuando en un ejemplo de fuerzas y resultantes. La nave fondeada en un punto, se habrá alejado decenas de metros pocos minutos después a merced de los roles del viento o del cambio en la corriente<sup>370</sup>. El estudio de la distribución espacial, con objeto de organizar posibles patrones de distribución de materiales, tiene sentido en superficies muy amplias con objeto de localizar zonas preferentes de fondeo, pero no en magnitudes de pocas decenas de metros. El análisis espacial de los materiales recuperados del puerto de Baiona durante la ejecución de su dragado, fue una magnífica lección de la inutilidad de este estudio.

<sup>369</sup> sólo muy recientemente los humanos hemos desarrollado la capacidad de permanecer bajo el agua por cortos espacios de tiempo.

<sup>370</sup> A esto se denomina bornear una embarcación.

A pesar de lo pobre de los resultados del estudio de distribución espacial, los registros arqueológicos contenidos en los puertos, nos ofrecen una visión diacrónica de su evolución histórica. En la mayor parte de los casos estos puertos de tradición histórica conservan materiales perdidos o arrojados a sus fondos que pueden resumir el devenir de ese enclave y de las relaciones establecidas por ellos y por su hinterland. Los materiales contenidos en el registro arqueológico pueden identificar y documentar tráficos y relaciones y demostrar procesos históricos.



Pieza de artillería del pecio de punta Sartaña, retirada a principios de los años 60 del pasado siglo. Fot: autor descoocido, Sociedade Cultural Columba.

En ocasiones es tal la concentración de materiales contenidos en los sedimentos que se hace necesario un sistema de cribado del sedimento de los dragados que permita la recuperación de los materiales arqueológicos contenidos en el sedimento.

#### 8.6.1.-Regazona (1588) (Ferrol)

La Regazona, capitana de la Escuadra de Levante, era un buque veneciano, de los mejores que constituían la Armada aprestada para la campaña de 1588. Además de sus condiciones marineras estaba bien armado y marinado (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015). Su porte era de unos 912 toneles machos, con unas dimensiones de 33,91 x 12,16 x 6,90 m (Casado Soto 1988).

Martín de Bertendona fue nombrado por el rey general de la escuadra de Levante, con fecha 30 de enero de 1588, eligiendo a *La Regazona* como capitana (González-Aller Hierro 2013). En esta Escuadra se concentraron la mayoría de las naves de procedencia Mediterránea y fue la que mayor porcentaje de pérdidas tuvo entre las fuerzas enviadas a la campaña de 1588, ya que de 10 buques enviados, sólo 2 regresaron salvos.

Esta Escuadra estaba formada por los siguientes navíos:

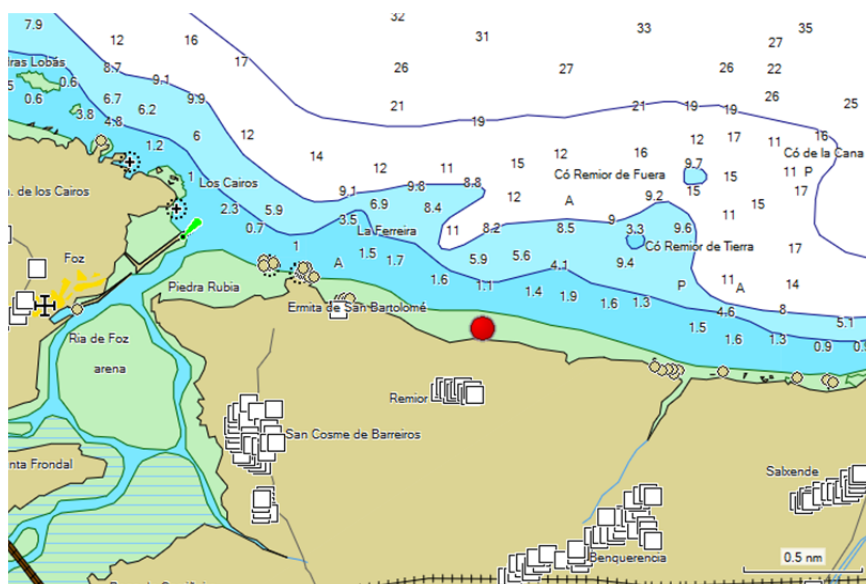
| Nombre  | Observaciones                        | Destino                     |
|---|--------------------------------------|-----------------------------|
| La Regazona                                     | Capitana de la Escuadra. Veneciana   | Naufragado, Ferrol          |
| Santa María de Gracia, alias La Lavía veneciana | Almiranta de la Escuadra. Veneciana. | Naufragado, Streedagh Point |

|   |  |   |
|---|--|---|
| Trinidad Valenzera o La Veneciana Valenzera   | Veneciana  | Naufogado, Inishowen, Donegal             |
| Santa María la Coronada o Encoronada, alias La Rata                                   | Posiblemente genovesa.   | Tullaghan bay, embarrancada e incendiada. |
| Santa María, Santiago y Santa Clara, alias La Juliana                                 | Fabricada en Mataró.   | Naufogado, Streedagh Point                |
| La Trinidad, alias La Santísima Trinidad de Escala                                    | Construida en algún punto del mar Tirreno.   | Regresó a Santander                       |
| San Nicolás o Niculas, alias la Prodanela. Sveti Nikola Prodanelic                    | De Ragusa.   | Naufogado, Curraun, Claire island         |
| Santa María de Gracia y San Juan Bautista, alias San Juan de Sicilia. Brod Martolossi | De Ragusa.   | Explotó en Tobermory                      |
| Nuestra Señora de la Anunciada o Santa Anunciada la Dolista. Presveta Anuncijata      | De Ragusa, propiedad de Stephano de Oliste de Yvella (Stefan Olisti-Tasovic Ivelja). | Incendiada en Scatterry Roads             |
| Santa María de Gracia y Santa María de Visón o Viscione                               | Construida en algún lugar del mar Tirreno.   | Naufogado, Streedagh Point                |

Este buque, ha venido denominándose Ragazzona en parte de la bibliografía existente (Urgorri Casado 1987); (San Claudio Santa Cruz 1997); (Gorrochategui Santos 2008), sin embargo el nombre correcto sería Regazona, por ser éste el apellido de su propietario, Jacome Regazona (González-Aller Hierro 2013). Su capitán era Santo Corzo y ejercía de escribano de la nave Gaspar de Jácome.

Estaba armada con 32 cañones, todos ellos de bronce: <<En la jornada de 1588 debió de montar las 32 piezas de artillería de bronce que tenía al ser embarcada>> (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 271).

Se había batido bien en los combates sostenidos contra la Armada Inglesa en el Canal. Tras regresar por el norte y circunnavegar todas las islas británicas, llegó a Muros a mediados de octubre de 1588 donde se la socorrió. Traía roto casi todo el velamen así como mucha jarcia. Venía sin las dos anclas grandes y sin el batel grande y tenía algunos tablonés sueltos y desclavados.



Situación aproximada del pecio de Barreiros



### 8.6.1.1.-El naufragio

El marqués de Cerralbo, Capitán General de Galicia, deseaba concentrar todos los supervivientes de la Jornada de 1588 en el puerto de La Coruña. Cumpliendo órdenes, partió de Muros el 4 de diciembre con rumbo a La Coruña, pese a las protestas de Martín de Bertendona por los inconvenientes que ponía la navegación a dicho punto por tener las jarcias y las velas <<muy cascadas de las tormentas pasadas>>. Ese mismo día, por la noche, entre <<Munguía<sup>371</sup> y Sisargas>>, se levantó fuerte viento de oestesudoeste que le llevó el papahígo mayor, quedando sólo con el trinquete. El viento lo hizo abatir hacia Sisargas, quedando sólo a unos 50 pasos de las islas, en el canal entre éstas y la tierra firme, en una zona rodeado de rocas<sup>372</sup>. Todos a bordo querían varar el buque en un arenal<sup>373</sup> ¿Das Conchas? para desembarcar. Al amanecer se dispararon cuatro cañonazos demandando auxilio que fueron contestados por dos pinazas de vizcaínos -probablemente balleneros- que se encontraban en el cercano puerto de Malpica, los cuales los remolcaron sacándolos de allí entre la isla y la tierra firme<sup>374</sup>, <<por donde no se ha visto que aya pasado navío>>. Entonces se levantó viento del oestesudoeste, favorable para seguir la navegación, <<tan milagrosamente que si los marineros no fueran conocidos creyeseamos heran angeles que avían venido a socorrernos>> (Urgorri Casado 1987). Antes de llegar a Coruña, se despachó una pinaza de las que habían ayudado en la escena de las islas Sisargas para solicitar remolque para entrar en el puerto, así como algunas anclas y cables pues dos de las que tenía habían quedado abandonadas en las Sisargas (González-Aller Hierro 2013).

Cuando llegaron a La Coruña, fueron despachadas las galeras Diana y Princesa, aunque éstas mal mandadas en esta actuación, como en todos los episodios que aún les quedaban por vivir, no dieron remolque a la nave por parecerles que había mucho mar, aspecto que no parece compartiera Bertendona, que las acusa de haber salido tarde (González-Aller Hierro 2013).

La noche del 7 de diciembre, la pasó fondeado a la entrada de La Coruña con una sola ancla. Se envió una embarcación con otra ancla y una vela. Al día siguiente se levantó otro temporal con vientos de componente sur que dirigían la nave <<hacia las rocas del lado de la ría de Betanzos>>, suponemos que quiere decir hacia los acantilados de la zona de la punta de Mera - Seijo Blanco. En este momento a Bertendona le desertan los pilotos que había traído de Muros, así como el contra maestre y 11 marineros, en total 16 hombres que dejan a Bertendona casi sin brazos con los que gobernar el buque (González-Aller Hierro 2013). En ese momento el viento roló hacia el SSE permitiendo a Bertendona cortar los cables de las dos

<sup>371</sup> Muxía.

<sup>372</sup> Este estrecho canal exige una navegación muy atenta, incluso con las actuales embarcaciones de recreo dotadas de elementos electrónicos de ayuda a la navegación. Por él acostumbramos a cruzar con objeto de ahorrar unas cuantas millas en el tránsito hacia o desde La Coruña para el sur. No podemos menos que asombrarnos que consiguiera realizar el tránsito en seguridad, reconociendo el orgullo con el que lo manifiesta más adelante: <<por donde no se ha visto que aya pasado navío>>.

<sup>373</sup> En las playas de Ceiruga o Beo, probablemente.

<sup>374</sup> En ese mismo paraje debe estar hundido el navío de línea francés *Etoile*, embarrancado e incendiado por su propia tripulación el 21 de junio de 1747, cuando pretendía huir, junto a cinco embarcaciones de comercio, de un escuadrón británico que lo perseguía tras una batalla frente a cabo Finisterre.

anclas que había recibido en La Coruña y virar hacia la entrada de la ría de Ferrol. Allí se vio en nuevos apuros, pues con la costa a sotavento había perdido las dos únicas anclas que le quedaban. Un intento de fondear mediante el anclote del batel, obtuvo el previsible resultado, yéndose el barco contra la playa, a la entrada de aquella ría, suponemos que en la playa de Cariño.

Aquí Bertendona da cuenta de su habilidad como marino. Sabe que sin posibilidad de fondear, para salvar su buque, ha de buscar el mejor lugar posible que permita una varada controlada que no ocasiona daños a la integridad del casco. Por ello <<hubimos de encallar en el mejor lugar que se pudo>><sup>375</sup>.

Una vez embarrancado, para evitar que el barco se abriese, se mandó abatir el palo mayor por la base, de manera que pudiese ser aprovechado. Tras creer seguro el barco, varado en una posición estable, adrizado y estanco, Bertendona se dirigió por mar a La Coruña, distante 7 millas náuticas, para tratar con el Marqués de Cerralbo, Capitán General de Galicia, las necesidades para salvar la nave. Mientras ambos estaban reunidos, Bertendona recibió una carta dándole cuenta se había inundado y dado a una banda. Nada se pudo ya hacer, ni siquiera con el desembarco de la artillería mejoró la situación.

Aun así Bertendona no ceja, y en su carta a Felipe II expresa su confianza, y el apoyo de algunos, no así el de los propios marineros que parecen querer finalizar con este episodio de una forma u otra:

Lo voy enviando todo al Marqués, quien si me da el recado necesario sacaré esta nave; y mañana volveré a La Coruña a tratar de boca el remedio della. Tengo aquí una galera y algunos carpinteros, que todos trabajan, porque los marineros de la nave ya querían verla del todo perdida a trueque de verse libres (González-Aller Hierro 2013).

No quiere terminar Bertendona su descripción de lo ocurrido a la nave a su cargo, sin dejar clara su posición anterior al respecto de mover la nave de Muros y dejar clara la falta de apoyo de las galeras Diana y Princesa en La Coruña, con una franqueza tal, que dudamos otro monarca en Europa le hubiera consentido a uno de sus almirantes:

Todos los inconvenientes que nos ha sobrevenido antepuse a Vuestra Magestad y al Marqués; y ésta era la causa porque rehusaba salir de Muros con nave tan grande, sin aparejos. Y todo esto no fuera parte para que el viaje se acabara con bien, si las galeras hicieran su deber y el socorro viniera dos horas antes (González-Aller Hierro 2013).

Por si eso fuera poco tras dejar claro que nada menos que el Capitán General de Galicia, el Marqués de Cerralbo: <<El Marqués acude a todo bien>>, se atreve a indicarle al rey:

Una cosa suplico a Vuestra Magestad humildemente, y es que las cosas que se me mandaren hacer en su servicio me las deje hacer a mi parecer, para que merezca el premio o culpa si acertare o errare (González-Aller Hierro 2013).

Está claro que el rey Felipe, no ejercía sólo de monarca, sino que actuaba como comandante en jefe, aceptando por tanto la crítica que en ocasiones su actuación merecía por parte de sus subordinados en el teatro de operaciones.

<sup>375</sup> Carta de Martín de Bertendona a Felipe II, fechada en Ferrol a 17 de diciembre de 1588. Pérdida de la nave Regazona. Obras necesarias en los navíos surtos en La Coruña. AGS, GA, leg 228-116.

Los trabajos de salvamento fueron acuciados por una carta de Felipe II que mostraba interés en su salvamento por ser veneciano y <<haber de devolverse a esa señoría>> (Urgorri Casado 1987). Nada se pudo hacer por salvar la nave aunque sí se pudo recuperar toda su artillería (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 271), que se situó en el castillo de San Antón y sirvió para dar un caluroso recibimiento a la esperada contraofensiva inglesa de la denominada Contrarmada de 1589. En carta de 18 de diciembre del marqués de Cerralbo al rey Felipe II, le informa <<Hasta ahora se le ha ido sacando borrachas y alpargatas, pólvora y vino, y la artillería; faltan todavía dos cañones, mas será seguro el sacarlos>><sup>376</sup> (González-Aller Hierro 2013).

Entre el 9 de diciembre de 1588 hasta el 19 de enero de 1589, llegaron a La Coruña, en diferentes embarcaciones, procedentes de la artillería salvada de la Regazona, las siguientes piezas (González-Aller Hierro 2013):

- Una pieza de bronce de 11 quintales y 51 libras, que tira balas de seis libras.
- Otro pedrero de bronce de 287, con su cureña.
- Otro pedrero de bronce de peso de 192, con su coruña (sic).
- Otro pedrero de peso de trescientos, con su coruña.
- Otro pedrero de 166, con su coruña.
- Otro pedrero de 185, con su coruña.
- Otro pedrero de peso de 200, con su coruña.
- Otro pedrero de peso de 176, con su coruña.
- Otro pedrero de peso de 199, con su coruña.
- Otro pedrero de peso de 174, con su coruña.
- Una media culebrina de peso 3.379 libras con su caja y ruedas.
- Otra media culebrina de peso 2.322 libras con su caja y ruedas.
- Otra media culebrina de peso 2.348 libras con su caja y ruedas.
- Otra media culebrina de 2.328 con su caja y ruedas.
- Un esmeril de bronce con su cámara de bronce.
- Dos piezas de hierro colado con sus encabalgamientos, sin números.
- Una media culebrina de peso de 2.304 libras con su caja y ruedas.

<sup>376</sup> El marqués de Cerralbo a Felipe II, Recuperación de restos de la Regazona; artillado del fuerte de San Antón (La Coruña) con las piezas recuperadas de la nave. AGS, GA, leg. 228-109.

- Otra media culebrina de peso de 7.407 libras con su caja y ruedas.
- Otra de peso ciento y noventa sin cu [...].
- Otra de ciento ochenta y dos.
- Otra de peso de ciento y sesenta y nueve.
- Otra de peso de 208.
- Otra de 195.
- Un cañón de batir del rey.



El castillo de San Antón en La Coruña se artilló con las piezas procedentes del pecio de la Regazona.  
Fot: Hauser & Menet, 1890.

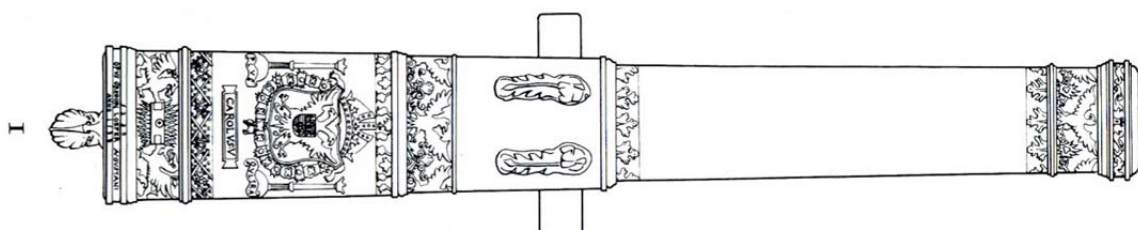
- Una media culebrina de peso de dos mil trescientas y veinte y ocho libras.
- Una media culebrina de peso de 2.356 libras sin caja.
- Un medio sacre de bronce, peso de 1.117 libras con su caja.
- Otro medio sacre de peso de 1.170 libras con su caja.
- Otro medio sacre de peso de 1.174 libras con su caja.

El conjunto de piezas nos ofrece un total de 30 piezas de artillería salvadas del pecio. Todas las piezas eran de bronce, además de dos piezas de hierro colado, lo



que entra un tanto en contradicción con otras fuentes que establecían la totalidad de la artillería de bronce (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 271).

Antes de partir de Lisboa la Regazona había embarcado una pieza de artillería de batir de 40 libras, fabricada en Alemania por el maestro Gregorio Loeffler Augustanus para Carlos V, destinada a su empleo en tierra. Junto a ella se embarcaron dos encabalgamientos de campaña, además de <<dos armones con sus timones y ruedas cumplidos>>. Además de lo anterior, la pieza estaba encabalgada en mar, es decir, apta para su empleo a bordo (González-Aller Hierro 2013). Esta pieza fue recuperada tras el naufragio como queda dicho. Llama la atención que, aunque se menciona este cañón de batir del rey, que probablemente sea el fundido por Gregorio Loeffler Augustanus, no se mencionen las dos piezas de batir de más de <<cinquenta quintales>> recibidas de La Juliana (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 271). Se recuperaron además 22 cámaras de hierro, que deben referirse a servidores de alcuza.



Cañón de batir fundido por Gregorio Loeffler para Carlos V en 1538, embarcado en la Regazona y recuperado tras el naufragio. Según (Martin y Parker 1988, 218-220)

La embarcación también recibió quince quintales de plomo en plancha (González-Aller Hierro 2013), estas planchas, de fácil conservación bajo el agua, serían un buen <<fósil director>> a la hora de identificar el pecio perteneciente a este naufragio, dado que además no constan entre los efectos salvados de este buque y desembarcados en La Coruña entre el 9 de diciembre de 1588 hasta el 19 de enero de 1589 (González-Aller Hierro 2013). Otras dos grandes piezas de batir <<de más de cincuenta quintales cada uno>>, en este caso procedentes de *La Juliana*, fueron asimismo embarcadas en este buque.

Según Antonio Alvares en una relación fechada en Lisboa el 9 de mayo de 1588, la Regazona disponía de 1500 proyectiles de artillería en aquel momento<sup>377</sup>.

De la munición se recuperaron 184 balas de cañón de batir, 175 balas de cañón de hierro, 221 balas de media culebrina, 204 balas de piedra de a doce y 14 libras, 40 balas encadenadas (González-Aller Hierro 2013), esto hace un total de 824 proyectiles, que es más de la mitad de lo embarcado, a lo que habría que añadir lo consumido durante los combates con la Armada Inglesa, lo que quizás nos aproxime a la totalidad de los proyectiles presentes a bordo en el momento del naufragio.

También en este pecio se constata la cantidad de proyectiles remanentes en los buques de la Armada de 1588 tras los combates registrados en el tránsito del Canal de la Mancha. resulta más llamativo en un buque como la Regazona que tuvo participación activa en los enfrentamientos. Esta circunstancia ya fue puesta de manifiesto por Colin y Parker (Martin y Parker 1988, 201) quienes analizaron el

<sup>377</sup> AGS, GA, Mar y Tierra, Leg. 221: Relación de los galeones, navíos, pataches y zabras, galeaças, galeras y otros navíos, que van en la felicíssima Armada [...], Lisboa, en (Fonseca 2005, 182)

capítulo de la Gran Armada no sólo desde el punto de vista histórico sino también del arqueológico. Así la abundancia del remanente de proyectiles artilleros, sobre todo de los calibres más gruesos, la explican por un ineficiente empleo de la artillería a bordo de los buques <<españoles>>. Según ese argumento, la totalidad de aquella armada, formada por buques que comprendían territorios tan variados, desde Venecia a Alemania, empleaba encabalgamientos anticuados (sólo los buques ingleses estaban adelantados al emplear cureñas escalonadas de cuatro ruedas). A este argumento nosotros aportamos la idea que será desarrollada más adelante de la inutilidad del cañoneo a largas distancias, apenas decisivo y cuyo único efecto era el gasto inútil de munición y pólvora. Dada la poca resolución de este tipo de enfrentamientos denominada guerra denominada <<galana>>, no resulta extraño que los oficiales decidiesen no contribuir al gasto de pelotería realizando disparos inútiles.

En el caso de la pelotería de piedra, los bolaños, esto era todavía más cierto por cuanto dichos proyectiles sólo son efectivos a muy corta distancia.

De la recuperación de tan gran cantidad de equipos y cargamento<sup>378</sup> podemos deducir, que el buque quedó embarrancado en muy poca profundidad. Así se explica que se retirara la mayor parte de la artillería -sino toda- y se recuperara también gran parte de la munición, tanto la pelotería de hierro como los bolaños de piedra. Estos y otros efectos sólo se entiende que se rescataran en caso de resultar de fácil acceso y sobre todo a escasa profundidad.

Resulta clave para entender el salvamento de los efectos de este buque, la ausencia de arena que los enterrase impidiendo su rescate. A estos efectos recordar la dificultad del salvamento de efectos en los pecios de punta Restelos y de cabo Cee, donde la arena impidió incluso la recuperación de parte del efectivo que transportaba el galeón San Girolamo, entre otras cosas.

De la información que nos proporciona el relato del naufragio, y del intento de salvamento, inferimos que se debió de producir con marea alta, que además suele coincidir por regla general con la mayor intensidad del viento. Sólo así explicamos que el buque no se pusiera a flote con la siguiente marea sobre todo tras haber abatido el palo mayor, lo que hubiera contribuido a reducir su calado, más mientras el buque permanecía estanco.

El barco parece haber permanecido en su mayor parte fuera de agua y estanco en sus primeros momentos, cuando al parecer todavía había fuertes esperanzas en su salvamento.

### Medio natural

La ensenada de Cariño<sup>379</sup> se encuentra en la entrada de la ría de Ferrol. Está resguardada de los vientos del 4º, 1º, y parte del 2º cuadrante. Sin embargo es bastante segura con cualquier viento, pues aunque está expuesta a los vientos del S, éstos no ofenden demasiado por no levantarse gran oleaje.

<sup>378</sup> La recuperación de la munición, incluso aquella de piedra, es claro indicador de nuestra interpretación.

<sup>379</sup> No confundir con el puerto homónimo situado sobre el cabo Ortegal.

En esta zona existieron varias baterías de costa emplazadas para la defensa del puerto de Ferrol. Canelas, Viñas, Cariño y San Cristóbal. La primera desapareció con la construcción del puerto Exterior de Ferrol, la segunda fue desmontada y trasladada a las inmediaciones del cabo Prioriño, la batería de San Cristóbal continúa en su posición original, mientras que la batería de Cariño, que cerraba la playa en su extremo está siendo objeto de una fuerte erosión marina que la está destruyendo. Precisamente, debido a esta destrucción, bajo el enlosado que queda al descubierto en el acantilado, se pueden observar los restos de varias piletas de una factoría de salazón romana<sup>380</sup> (San Claudio Santa Cruz y Vázquez Gómez 1997), demostrando lo adecuado del paraje para las operaciones marítimas.

El derrotero de 1860 recomienda fondear enfrente del arenal, a 2 cables de la orilla y sobre fondos de 8 a 14 brazas. Se trata de un fondeadero muy utilizado por los buques que pretendían ganar la ría de Ferrol y debían esperar a la marea, a las luces del día o bien que con vientos del nordeste al sudeste, fuesen incapaces de ganar la ría: <<Si el tiempo es bello, podrá dejarse caer un ancla en la ensenada de Cariño y aguardar al día>> (Dirección de Hidrografía 1860, 31). Forma una ensenada de unos 8 cables que se interna hacia el norte, con fondos de 10 a 12 brazas de arena. Al fondo de la ensenada se extiende una playa y en tiempos una aldea, sustituida en la actualidad por segundas residencias.



Ancla tipo almirantazgo, de hierro fundido, recuperada del puerto de La Coruña. Museo Arqueológico de San Antón. Fot: MSC.

Hasta la construcción del puerto exterior de Ferrol era una costa alta y peñascosa, aunque limpia y abordable.

#### 8.6.1.2.-Decurso histórico

El 17 de enero del año 1990, unos buceadores, pertenecientes a la empresa de extracción de erizos *URIMAR*<sup>381</sup>, descubrieron varias piezas de artillería bajo el agua que pusieron en relación con la existencia de un pecio. El hallazgo lo describieron como cinco o seis cañones alineados de un peso medio de una tonelada por unidad,

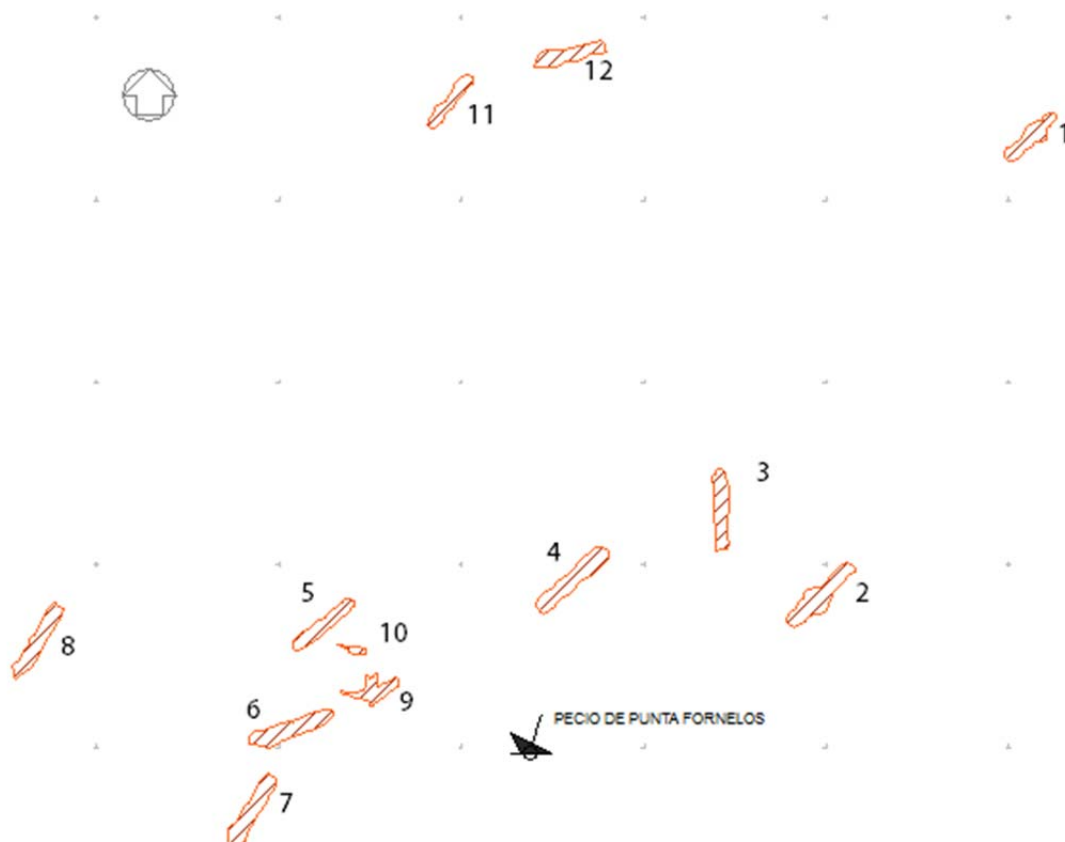
<sup>380</sup> Este yacimiento fue descubierto por el que suscribe mientras permanecía fondeado en esta ensenada a bordo de un pequeño velero.

<sup>381</sup> Juan José Piñeiro Estraviz; Carlos Gesto Charlón; Alfonso Serantes Rico (Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval 1990).

un ancla y vasijas. El lugar del hallazgo lo situaron cercano a un antiguo puerto de abrigo, con una batería militar y un depósito de agua potable dentro de la ría de Ferrol (El Ideal Gallego 1990). En concreto se encontraba en la punta Fornelos.

En carta dirigida al Servicio de Arqueología de la Xunta de Galicia y que se conserva en el Archivo de esa institución (ASA 02B.027.90.001), firmada por uno de los halladores, Juan José Piñeiro, fechada el 24 de enero de 1990, describe que, junto a sus compañeros, han hallado 5 ó 6 cañones, además de un ancla que presentaba la caña rota. También refiere que en las proximidades con anterioridad se habían localizado proyectiles, aunque sin especificar el tipo. Junto a todos estos materiales refieren haber encontrado fragmentos cerámicos. Describen la profundidad entre 6 y 12m, en una zona de rompientes.

La Armada mostró su interés en proceder a realizar tareas de prospección y



Distribución del yacimiento de punta Fornelos. Plano de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de (González Fernández 1990).

extracción de los materiales localizados. Por su parte el Director General de Patrimonio de la Xunta de Galicia solicita al Delegado del Gobierno en Galicia las medidas de vigilancia oportunas para evitar el expolio a través de la Comandancia de Marina (Dirección Xeral de Patrimonio 1990).

A pesar de ser los primeros en publicar la relación del naufragio del galeón Regazona con el pecio localizado en 1990 por la empresa URIMAR (San Claudio Santa Cruz 1997, 53)<sup>382</sup>, celtiempo modificamos esta interpretación en el <<Inventario De Xacementos Arqueolóxicos Subacuáticos>> realizado para la Consellería de Cultura de la Xunta de

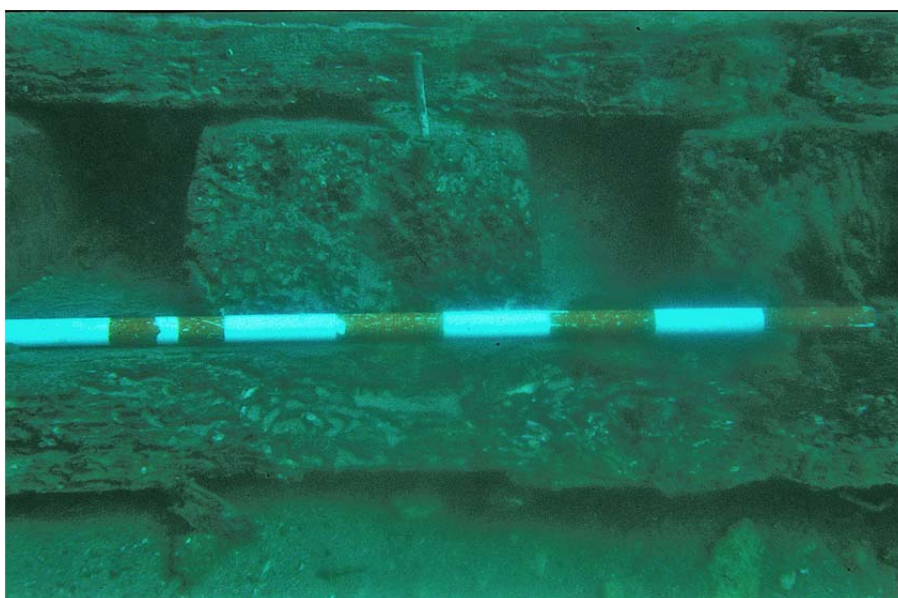
<sup>382</sup> Anteriormente y en un informe que no tuvo difusión pública, la Delegación del Instituto de Historia y Cultura Naval del Ministerio de Cultura, ya había interpretado en la misma línea el hallazgo (Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval 1990).



Galicia en el año 2009, por no encontrar clara dicha relación. En la actualidad, la atribución que propusimos hoy no la defendemos en absoluto. Otros autores (Patricio Cortizo 2000), (R. Patiño Gómez 2002), (Gorrochategui Santos 2008), (R. Patiño Gómez 2015), al compás de lo publicado en nuestra obra y en un trabajo de fin de curso realizado para la Universidad de Santiago de Compostela (San Claudio Santa Cruz 1991)<sup>383</sup>, han identificado dicho pecio con el naufragio del buque propiedad de Jacome Regazona (Patricio Cortizo 2000); (Puentes Novo 2003, 19) o citando ambos hechos por separado (R. Patiño Gómez 2002), (R. Patiño Gómez 2015) aunque sin aportar en ningún caso nuevos datos.

Buceadores de la Armada Española que realizaron un informe, obtuvieron unas fotografías que se conservan en el Museo Naval de Ferrol (Gorrochategui Santos 2008).

A partir del momento de su descubrimiento el pecio fue expoliado en numerosas ocasiones hasta el punto de desaparecer los elementos cerámicos que se conservaban en el yacimiento (Fernández Abella 2013).



Aspecto parcial del casco del pecio de punta Barbeira. Se aprecia parte de la clavazón de aleación de cobre. Fot: MSC.

En la segunda mitad de la década de los 80 del siglo XX, en la medianía de la ensenada de Cariño, a unos 260m del pecio de punta Fornelos, un buceador deportivo localizó lo que describió como un falconete de bronce sobre un fondo de arena. Esta información fue recogida en un informe de Alberto González Fernández de fecha 14 de noviembre de 1990 (González Fernández 1990). Según este documento la pieza, definida por el hallador como de hierro, descansaba sobre una roca rodeada de arena. Se le estimaba una longitud de 1500mm y presentaba una rotura en la boca. Se describía que la pieza no se hallaba soldada a la roca<sup>384</sup> y que se movía fácilmente. Intentos posteriores para relocalizarlo fracasaron, sin que la supuesta pieza de artillería fuese vuelta a ver.

<sup>383</sup> A pesar de permanecer inédito, tuvo cierta circulación y fue empleado en la redacción de algunas de las obras que sobre la temática de naufragios vino a continuación de la publicación de mi libro *Tesouros asolagados*.

<sup>384</sup> Será muy extraño que una pieza de artillería de hierro depositada sobre una roca no se halla soldado a la misma. Esta circunstancia nos sugiere que la pieza debiera ser de bronce.

Por último, dentro de un Estudio de Impacto Ambiental, se realizó una prospección arqueológica en la zona de construcción del puerto exterior de Ferrol y una posterior campaña de sondeos sobre un pecio localizado en punta Barbeira, en la misma ensenada de Cariño, que nada tiene que ver no con el pecio localizado ni con el galeón veneciano.

#### *8.6.1.3.-Intervenciones arqueológicas*

Una vez que el pecio situado en punta Fornelos fue descubierto comenzó un proceso de alteración del yacimiento. La primera información acerca de una intervención arqueológica en este punto, la encontramos en el Archivo del Servicio de Arqueoloxía de la Xunta de Galicia (ASA 02B.027.90.001), por ello sabemos que en fecha 28 de marzo de 1990, el Jefe de dicho Servicio remite al Subdirector Xeral del Patrimonio Histórico e Documental de la Xunta de Galicia, autorización a nombre de Dña. Cristina Toscano Novella, para <<realizar una inspección dos restos arqueolóxicos subacuáticos localizados na saída da ría de Ferrol>>. No hemos podido localizar en dicho Archivo la Memoria de dicha intervención, por lo que desconocemos los resultados de la misma de forma directa. Sin embargo a través de un informe posterior firmado por Alberto González (1990), sabemos que durante la intervención dirigida por Toscano Novella, se habían localizado 9 piezas artilleras., localizándose 3 más a partir del trabajo de Alberto González.

#### *8.6.1.4.-Descripción del yacimiento*

El yacimiento ocupa un área de 34,10 m longitudinales por 15,15 m de ancho, en un eje de desarrollo este - oeste. El pecio lo constituyen hoy en día siete piezas de artillería de hierro colado, el extremo distal de un ancla de cepo antiguo (Martínez-Hidalgo 1957) con la cruz, sus brazos y parte de las uñas, además de piedras de origen alóctono procedentes del lastre del barco allí hundido (Fernández Abella 2013) que no han sido descritas.

El estado de las piezas, muy concrecionadas, impide obtener datos a partir que permitan una adscripción fiable<sup>385</sup>. Sí parece existir una cierta uniformidad en la longitud de las piezas existiendo tres en torno a los dos metros y otras tres en el entorno de los 2,40m<sup>386</sup>. Una tercera pieza de medidas muy inferiores puede resultar una pieza rota o bien el único representante de un tercer calibre a bordo del buque aquí perdido.

#### *8.6.1.5.-Identificación del Pecio de punta Fornelos*

Los trabajos desarrollados sobre este pecio no pudieron descubrir apenas objetos materiales más allá de las piezas de artillería y el ancla fragmentada. Otros buques del mismo momento histórico han dejado una cultura material amplísima<sup>387</sup>, lo que nos lleva a llamar la atención acerca de la escasez de materiales arqueológicos documentados. Sabemos que tras el naufragio se rescató gran parte, sino toda la artillería. Además está documentada la recuperación de parte el equipamiento militar que embarcaba, como armones de artillería terrestre, los elementos

<sup>385</sup> Incluso el calibre del ánima de las piezas es completamente irreal en la mayoría de los casos debido a las fuertes concreciones que alcanzan las piezas de artillería de hierro.

<sup>386</sup> Las diferencias en las mediciones pueden deberse a la fuerte concreción que presentan las piezas.

<sup>387</sup> Ver los casos del pecio de punta Restelos, o del situado en cabo Cee - punta do Diñero.

auxiliares de manejo de las piezas, incluso parte importante de la munición artillera que transportaba.

|         | Longitud a faja de culata (mm)<br>Según: (Fernández Abella 2013) |
|---------|--|
| Pieza 1 | 2.000  |
| Pieza 2 | 1580   |
| Pieza 3 | 1.950-2.000  |
| Pieza 4 | 2.400  |
| Pieza 5 | 2.530  |
| Pieza 6 | 2.320  |
| Pieza 7 | 2.080  |

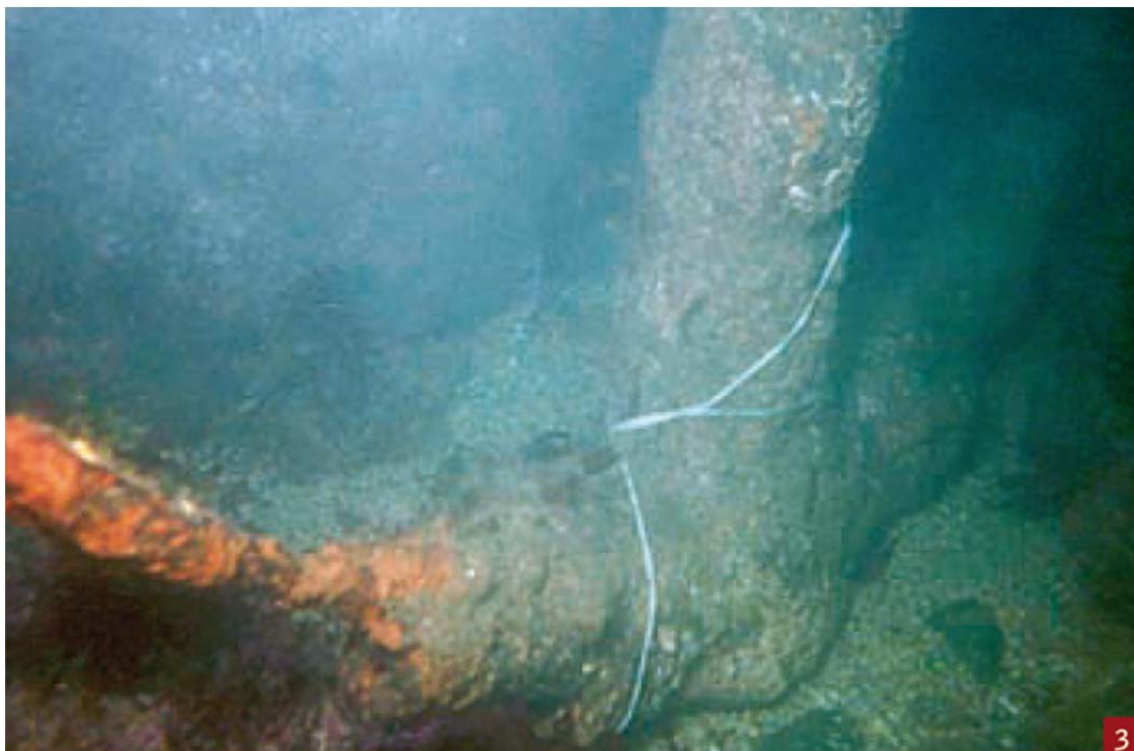
Asimismo sabemos que tras el descubrimiento del pecio, el yacimiento fue expoliado en numerosas ocasiones por elementos incontrolados que acuden siempre con anterioridad a los estudios científicos, destruyendo irremediablemente el registro y privándonos de la información contenida<sup>388</sup>.



Ancla sobre el pecio de punta Fornelos, Cariño, Ferrol. Fot: David Fernández Abella.

<sup>388</sup> Este retraso en acudir al estudio de los yacimientos subacuáticos es consecuencia directa del fracaso de la Comunidad Autónoma de Galicia en gestionar el patrimonio subacuático en sus costas, tarea de su exclusiva responsabilidad.





Ancla del pecio de punta Fornelos, Cariño, Ferrol. Fot: Museo Naval Ferrol, (Gorrochategui Santos, Cañones de la Invencible a flor de agua 2008).

La profundidad a la que se encuentra el yacimiento de punta Fornelos, entre los 2,9 y 9,2 en marea baja<sup>389</sup> (Fernández Abella 2013), no puede corresponderse con el relato del naufragio. La diferencia de más de seis metros de profundidad entre ambos puntos permitiría reflotar a un buque como el Regazona, y recordemos que en las primeras horas tras el choque, el buque era estanco.

La misma presencia de un ancla, localizada en el yacimiento, ya resulta por sí sorprendente, cuando conocemos por la documentación que la ausencia de este tipo



Ancla de hierro colado. Puerto de Cariño, La Coruña. Fot: MSC.

<sup>389</sup> Bajamar del 06-03-2013 en la ría de Ferrol.



de elementos a bordo precipitó la pérdida de este buque. Además, y aunque tenemos que reconocer que no hemos visitado este yacimiento, las fotografías del Museo Naval de Ferrol publicadas por Gorrochategui (Gorrochategui Santos 2008), nos muestran lo que, a nuestro entender, es un ancla de hierro colado, lo que resulta sorprendente para una adscripción de este tipo de piezas a un buque de finales del siglo XVI. Esa misma percepción se acentúa al contemplar las fotografías publicadas por Fernández Abella (Fernández Abella 2013), donde a nuestro entender son todavía más claras las formas redondeadas y rotundas de un ancla de hierro colado<sup>390</sup>.

Anclas de hierro forjado aparecen en los pecios de las fragatas Galga (1750) y Juno (1802) (Munuera Navarro 2008), aunque es posible encontrar anclas de hierro forjado mucho más acá en el tiempo. Sería muy notable encontrar un ancla de hierro colado en un pecio de finales del siglo XVI. A nuestro parecer sería la primera vez que tal hecho se constata.

Que en la zona de la ensenada de Cariño se haya documentado el naufragio de la Príncipe Carlos (Bonifacio 2007, 270 y 296)<sup>391</sup>, (Ojeda 1999, 218) procedente de Puerto Rico en el año 1771, podría acercarnos a una más probable identificación de los restos localizados en punta Fornelos<sup>392</sup>.



Ancla tradicional de hierro forjado. La Coruña. Fot: MSC.

<sup>390</sup> Estas anclas presentan entre otras características: los brazos de sección casi circular, sin aristas; el extremo distal de la pieza poco o nada apuntado; esbeltez de las diferentes partes que componen el ancla, que contrasta con la rotundez de aquellas de hierro colado. Normalmente presentan un ojo en el último tramo de la caña en su parte proximal, para pasar el cepo cuando se trata de anclas del tipo almirantazgo.

<sup>391</sup> Aunque el autor parece confundir la ensenada de Cariño, en Ferrol con el puerto de Cariño en el cabo Ortegal.

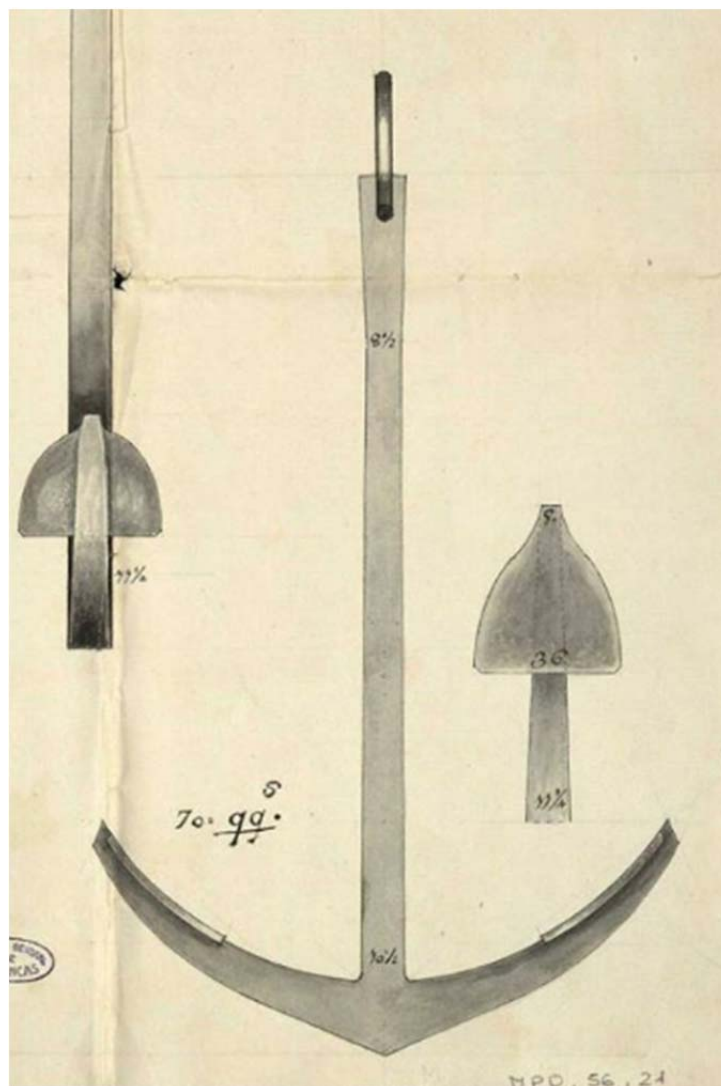
<sup>392</sup> Otros buques que, sin conocer su localización exacta sabemos perdidos en las proximidades de Ferrol y que pudieran ser candidatos a esta atribución son: *Bee*, irlandés (1774) (New Lloyd's List N.º 499 1774); *Little Frank*, inglés (1769) (The Lloyd's List N.º 3459 1769); *Nancy*, irlandés (1784) (The Marine List. New Lloyd's List N.º 1574 1784); *Three Friends*, 1802 (The Marine List 1802).



Ancla de hierro forjado recuperada por un pesquero de las proximidades de las islas Cíes y depositada en el Museo do Mar de Galicia, Vigo. Se trataría de una pieza en torno al siglo XVI y está etiquetada como <<podría proceder de un galeón>>. Museo do Mar de Galicia, Vigo. Fot: MSC.

Según Fernández (Fernández Abella 2013) la presencia del falconete citado, denunciada a las autoridades en 1991, y que no pudo ser relocalizado, nos pudiera identificar el lugar del naufragio en la punta Viñas, hoy englobada en el puerto exterior de Ferrol. No compartimos esta interpretación, la zona donde se edificó el puerto exterior de Ferrol era una zona con fondos de piedra cuanto más a la costa. Esta circunstancia la hacía inviable para el objetivo de salvar el barco tras su varada. Existe en realidad un pecio inmediato al puerto, junto a la playa de Cariño, en punta Barbeira, fue estudiado en el marco del citado Estudio de Impacto Ambiental y se determinó que se trataba de un mercante de madera de propulsión vélica forrado de cobre de finales del siglo XIX, forrado en cobre<sup>393</sup>.

Consideramos más probable la hipótesis de que el falconete citado se encuentre en realidad en el lugar que indicó su hallador en su momento, en la medianía de la ensenada, frente a la playa, punto éste que lo hace muy a propósito para realizar una varada controlada con objeto de proceder al salvamento del buque.



Ancla de hierro forjado española, 1765. Once diseños de anclas y anclotes con sus medidas. AGS.MPD, 56,021.

<sup>393</sup> Estudios complementarios al estudio de impacto ambiental de las obras de ampliación del puerto de Ferrol. Prospección arqueológica subacuática y terrestre, redactado y dirigido por el arqueólogo subacuático Alberto González Fernández (p. 36).

#### 8.6.1.6.-Conclusiones

Cuando Bertendona narra la pérdida del buque a su mando es muy claro al respecto: <<aunque este puerto de Ferrol es muy bueno, por la grandísima fuerza del viento no pudimos reparar sobre una pequeña ancla que traíamos>> (Urgorri Casado 1987, 238). Es decir, se habían quedado sin anclas, dos abandonadas junto a Sisargas y otras dos en la ría de La Coruña, siendo el ancla restante la del batel de servicio del barco.

Que sobre el pecio de punta Fornelos aparezca un ancla apunta la posibilidad de encontrarnos ante el pecio de cualquier otro buque naufrago. Además, que esta ancla tenga la apariencia de ser una pieza fabricada en hierro colado, nos debería poner en la pista de una cronología más cercana a nuestros días. A nuestro parecer el pecio de punta Fornelos pertenece a un buque de un momento posterior a finales del siglo XVI, estando más cercano al siglo XIX que a aquel.

423

El que Bertendona escogiera una varada controlada para garantizar el salvamento de su barco, señala que la zona más a propósito para depositar el barco en seguridad debiera ser la aplacerada playa de Cariño, y no una zona rocosa con un fondo que desciende en rápida progresión desde la superficie, donde cualquier tentativa de salvamento estaría condenada al fracaso.

La misma presencia de las piezas de artillería sobre el pecio de punta Fornelos nos parece un argumento más para poner la duda sobre la identificación del pecio citado con el naufragio de la nave Regazona. Hemos visto anteriormente, a través de la carta del marqués de Cerralbo, que sólo restaban dos piezas por extraer y que aún de éstas era seguro su salvamento (González-Aller Hierro 2013)<sup>394</sup>. Por otra parte la mayor parte de la artillería del buque era de piezas de bronce, mientras que las situadas en punta Fornelos son todas de hierro colado.

El naufragio de este buque en un punto que permitió el rápido rescate de la artillería, fue un mal desenlace para los ingleses. La poderosa artillería que armaba La Regazona se emplazó en el todavía inacabado castillo de San Antón, donde contribuyó a la defensa de la ciudad de La Coruña.

Queda por tanto localizar el pecio del Regazona, único buque de los pertenecientes a la malhadada expedición de 1588 que en la actualidad está en condiciones de ser estudiado en nuestro país. De encontrarse en el punto que suponemos, en un fondo arenoso, es muy prometedor para la conservación de parte de su estructura constructiva, enterrada en un ambiente anaerobio y protegida de la acción mecánica del mar. De confirmarse lo anterior sería una magnífica noticia. Podríamos esperar localizar el pecio hacia la medianía de la playa de Cariño, en un fondo inferior a los -10m y muy probablemente entre los -6 y -4 m de profundidad. Su localización debería ser sencilla de contar con un equipo de detección de metales subacuáticos y de un posicionamiento GPS que permitiese acotar una zona de contactos.

---

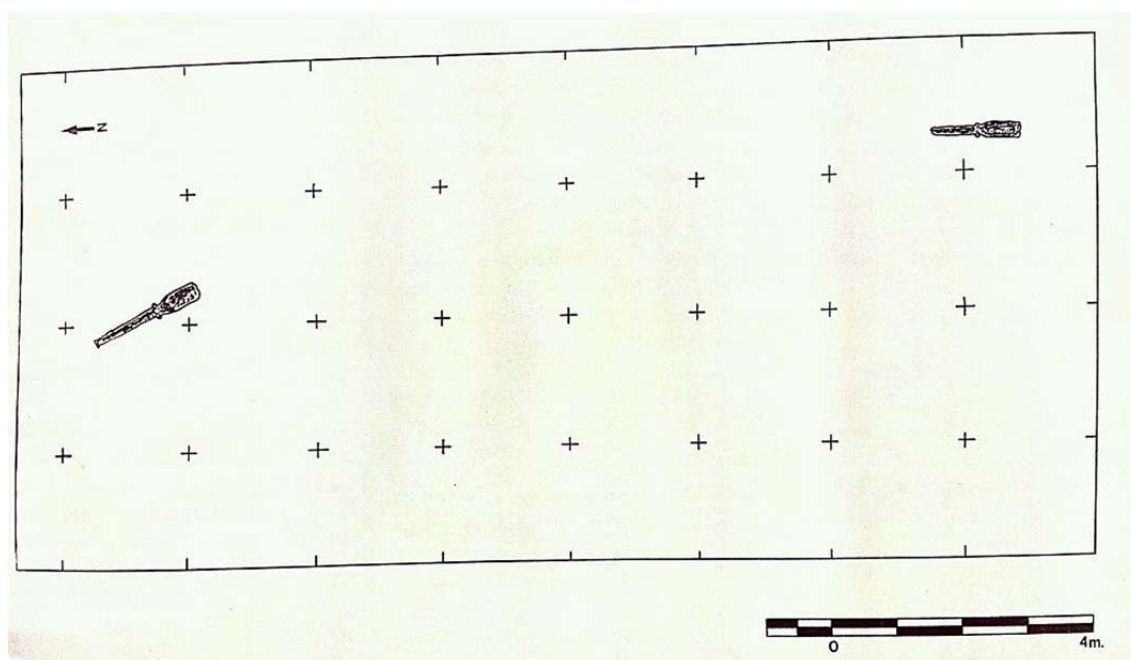
<sup>394</sup> No podemos soslayar tampoco el hecho de que las piezas de artillería localizadas sobre el pecio fueran en realidad piezas transportadas como lastre. Si bien tal posibilidad existe, las piezas utilizadas como lastre solían ser piezas en desuso, lo que no parece muy posible para la época, cuando, aunque no son ninguna novedad, no dejan de ser piezas de relativamente poco recorrido.



### 8.6.2.-Pecio de la ensenada del Tato - Cabo Silleiro (Baiona).

En la ensenada del Tato, al sur de cabo Silleiro, Pontevedra, se ha documentado un yacimiento subacuático que nos pueden poner sobre la pista de la pérdida de dos galeazas en el año 1591.

Esta ensenada, se encuentra expuesta al sudoeste, sin abrigo alguno a los vientos y mar de ese componente. Ofrece sin embargo resguardo a las embarcaciones pequeñas de pesca de los vientos del primer y segundo cuadrantes (Instituto Hidrográfico de la Marina 1993). La costa al sur de Silleiro continúa recta en esa dirección, sin refugios, casi inaccesible y rodeada de arrecifes. Es una zona agreste y sin abrigos hasta la desembocadura del Miño, en la que se han documentado varios



Disposición de dos piezas de artillería de la ensenada del Tato. (Luaces Anca y Toscano Novella 1988)

naufragios<sup>395</sup>.

Lo expuesto del paraje condiciona la conservación del yacimiento y su estudio. En primavera y verano el elevado desarrollo de la vegetación submarina dificulta el trabajo en este punto.

#### 8.6.2.1.-Galeazas de don Francisco de Toledo

Dos galeazas veteranas de la Gran Armada de 1588, encuadradas en la escuadra de don Francisco de Toledo: la Napolitana, junto a la Zúñiga, regresaban de Bretaña la noche del 16 al 17 de octubre de 1591, cuando fueron arrojadas a las costas de Baiona por un temporal. Ambas galeazas formaran parte de la Armada que abasteció la plaza de Blavet, en la Bretaña francesa, a la sazón en manos de los españoles, con 2000 hombres, además de equipos y fondos económicos, en abril de 1591.

<sup>395</sup> ASSIMACOS, 1930; GLANDA, 1624; PERAL, 1914; PRINCE FREDERICK, 1761; SAN PEDRO DE PERNAMBUCO, 1628; SANTO DOMINGO, 1914; XOUBANOVA, 1964.

Los Justicias de la villa de Baiona tuvieron que dedicarse a capturar a los galeotes que consiguieron llegar a tierra, y luego participar en el rescate de parte del armamento de dichas galeazas de las que se retiraron varias de piezas de artillería.

La galeaza Zúñiga fue construida en las atarazanas de Nápoles hacia 1584, de cincuenta bancos con seis remeros por banco. Sus dimensiones eran de 40 x 11 x 4.30 m con un desplazamiento de 500 toneles machos (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 343). En Ferrol, el 1 de enero de 1591, le contabilizaron 50 piezas de artillería



Pieza de bronce interpretada como un fragmento de la caña de un pedrero. Fot: MSC.

de bronce.

En la campaña de 1588 estuvo al mando del capitán Pedro Centellas, mientras que la infantería embarcada estaba bajo el mando de Juan de Saavedra. El 3 de septiembre de 1589, regresaba a La Coruña desde donde se incorporó a la escuadra de Alonso de Bazán en Ferrol (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 345). También Participó en la expedición de Juan del Águila a la Bretaña francesa, en la escuadra de Sancho Pardo de Osorio que salió de Vivero el 3 de octubre de 1590 (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 345). Regresó a La Coruña y pasó a Lisboa.

La galeaza Napolitana era en todo similar a la Zúñiga, había sido construida en las atarazanas de Nápoles hacia 1583. Durante la campaña de 1588, montaba como artillería, toda ella de bronce, cuatro cañones, ocho cañones pedreros, dos medios cañones, seis sacres, cuatro medios sacres, seis medias culebrinas y veinte versos o esmeriles (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 341). Tras la campaña de 1588 regresó a Ferrol desde donde asimismo participó en la expedición del maestre Juan del Águila a la Bretaña francesa. Tras el regreso de dicha expedición el 1 de enero de

1591 se encontraba en Ferrol con 42 piezas de artillería, todas ellas de bronce. Se perdió en las mismas circunstancias que su compañera, en la misma zona.

#### 8.6.2.2.-El hallazgo

Pedro Alfonso Novalbos Garrido, aficionado a la pesca submarina, localizó el 10 de septiembre de 1986, a 3m de profundidad en la ensenada del Tato, cercana a cabo Silleiro, 1 pieza de artillería de bronce. El hallador comunicó el descubrimiento al Servicio de Arqueoloxía da Dirección Xeral de Cultura e do Patrimonio Histórico Artístico<sup>396</sup>. La administración comenzó las gestiones para la retirada de la pieza y para la realización de una prospección arqueológica, encargando los aspectos de infraestructura necesarios a Don. Rafael Mejuto García, delegado del departamento de Arqueología Subacuática de la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas<sup>397</sup>, para lo que se cuenta además con la colaboración de Don Eutimio Rodríguez Biempica y posteriormente, <<una vez realizados os oportunos traballos previos>> incorporar al equipo arqueólogos y submarinistas deportivos<sup>398</sup>.

426



Desembarco de las piezas de artillería en el puerto de Baiona. Fot: Faro de Vigo 30-08-1989.

La comunicación del hallazgo mereció una carta de felicitación y agradecimiento por parte de la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas a Don Pedro Novalbos, <<como prueba de sensibilidad y amor hacia nuestra cultura, en cuya defensa debemos estar todos comprometidos >><sup>399</sup>.

Durante los trabajos de retirada y prospección del yacimiento, o poco antes, fue localizada una nueva pieza, en todo similar a la anterior. El conjunto estaba formado por tanto por 2 esmeriles de bronce, uno de los cuales conservaba el servidor en su

<sup>396</sup> Certificado de fecha 15-09-1986, firmado por el Jefe de Servicio, José María Bello Diéguez. Archivo MSC.

<sup>397</sup> Carta del Jefe de Servicio, José María Bello Diéguez, a Don. Pedro Alfonso Novalbos Garrido, fechada en Santiago de Compostela a 07-10-1986. Archivo MSC.

<sup>398</sup> Carta del Jefe de Servicio, José María Bello Diéguez, a Don. Pedro Alfonso Novalbos Garrido, fechada en Santiago de Compostela a 07-10-1986. Archivo MSC.

<sup>399</sup> Carta de Don Rafael Mejuto García a Don Pedro Novalbos, fechada en La Coruña a 22-10-1986. Archivo MSC.



alojamiento. Las piezas medían 1,5m, y pesaban aproximadamente 200 kg. Que este naufragio doble tenga relación con los hallazgos de cabo Silleiro, nos parece muy probable dadas las características de las piezas, coherentes con el período histórico que tratamos.

Los trabajos arqueológicos estuvieron dirigidos por Luaces y Toscano (Luaces Anca y Toscano Novella 1988). Las piezas fueron depositadas en el Museo de Pontevedra el 8



Entre las rocas sueltas del fondo, a la izquierda un proyectil de artillería de hierro, en el centro un galbo de cerámica. Fot: MSC.

de agosto de 1987<sup>400</sup>. En los años 1989 y 1990, el mismo buceador encontró dos nuevos servidores de alcuza<sup>401</sup>, que fueron depositados en el mismo museo. Todas las piezas descritas se exhiben en la actualidad en el Museo de la Navegación de Baiona.

El cuatro de noviembre de 1989, Don Pedro Novalbos remite una carta al Servicio de Arqueología de la Dirección Xeral de Cultura e do Patrimonio Histórico Artístico, en el cual reclama <<la parte que me pueda corresponder, en concepto de premio en metálico, como descubridor de dos cañones de bronce >><sup>402</sup>.

#### *8.6.2.3.-Intervención arqueológica 2014*

<sup>400</sup> Certificado de depósito firmado por José Fuentes Alende, secretario accidental del Museo de Pontevedra. 15-10-1987. Archivo MSC.

<sup>401</sup> En 1990 Pedro Alfonso Novalbos Garrido, depositó un <<cargador de cañón de bronce>>, en las dependencias de la delegación Provincial de Pesca de Pontevedra en Vigo (Documento firmado por Juan Pedrosa Fernández, Delegado Territorial de Delegación de Pesca, en Vigo a 17-12-1990).

<sup>402</sup> Carta de Pedro Alfonso Novalbos Garrido, fechada en Vigo el 4-11-1987, dirigida a Miguel Anxo (sic) Director Xeral do Patrimonio. Archivo MSC.



En el año 2014 fueron localizados nuevos materiales arqueológicos en el lugar del hundimiento, por lo que desde el Servicio de Arqueología de la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia, se estimó necesario proceder a una nueva inspección con objeto de documentar y catalogar el posible yacimiento. Asimismo se establecía la posibilidad de recuperar cualquier elemento cuya conservación fuera incompatible con la permanencia in situ. La intervención pretendía en resumen identificar, documentar e inventariar el pecio. Estos trabajos le fueron encargados a la empresa Archeonauta S.L. y estarían bajo la dirección del que suscribe<sup>403</sup>. Siguiendo las indicaciones de esa Dirección Xeral, desplazamos un equipo dirigido por el que suscribe, junto al arqueólogo don Francisco Bañuelos, y un equipo de cinco buceadores y personal auxiliar de La Armada, a bordo de una embarcación de esa institución.

Tras ponernos en contacto con don Pedro Novalbos, hallador de los elementos de artillería descubiertos en este lugar, éste nos acompañó, junto al oficial de la Armada Española al mando de los efectivos colaboradores, al punto más cercano en tierra firme al lugar del hallazgo. Identificado el lugar del yacimiento gracias a la colaboración del señor Novalbos, mediante dos lecturas de GPS sobre la costa, establecimos una línea virtual sobre la que poder desarrollar la localización del



Las piezas retiradas de Silheiro en el puerto de Baiona. Fot: Faro de Vigo.

yacimiento desde el mar.

El punto de inmersión, situado a muy escasa profundidad<sup>404</sup>, resultó ser un fondo de rocas sin ningún proceso sedimentario. Las piedras de diferentes tamaños enmascaraban elementos metálicos que se pusieron de manifiesto mediante el

<sup>403</sup> Resolución de 12-08-2014, del <<Subdirector Xeral de Conservación e Restauración de Bens Culturais>>, Manuel Chaín Pérez. Archivo: Archeonauta S.L.

<sup>404</sup> Inferior a cinco metros.

detector de metales y algunos fragmentos cerámicos muy rodados. Entre los elementos metálicos destaca la presencia de munición de artillería en hierro y varios objetos en bronce de los que fue recuperada una pieza (SI14CU002) de forma cuadrangular, con un agujero central para el paso del eje que hemos identificado con un núcleo de roldana de motón o pasteca<sup>405</sup>.

Otro objeto de bronce localizado fue un fragmento de unos 15 x 20 cm y un ancho de unos 4 cm. Se trata de una pieza de bronce curvada, que fue denominada SI14CU001<sup>406</sup>, la hemos interpretado como la pared de la caña de una pieza de artillería de bronce, del tipo pedrero. Se encuentra doblada y fragmentada, producto del elevado dinamismo marino de la zona. Las piezas de artillería tipo pedrero estaban destinadas a disparar proyectiles de piedra de mucho volumen y poca masa, por lo que no necesitaban de grandes presiones en el interior del ánima. Es por esto que las paredes de estas piezas eran mucho más finas que en las que estaban destinadas a disparar proyectiles metálicos.

La pieza de cerámica SI14CE001 es un fragmento cerámico de cuerpo de forma cerrada, situada inmediata al proyectil de artillería de hierro SI14FE002. La munición de hierro nos ilustra acerca de las piezas de artillería que transportaba el buque. A las piezas de artillería ligeras tipo falconete recuperadas a finales de los años 80 del siglo XX y al fragmento metálico que nos remite a la existencia de pedreros a bordo (SI14CU001), los proyectiles de artillería (SI14FE001 y SI14FE002) descubiertos, nos están hablando de otras piezas pirobálísticas de tiro tenso, probablemente de bronce, si nuestra atribución es correcta.



Don Pedro Alfonso Novalbos, examinando una de las piezas en el Museo de Pontevedra. Fot: Faro de Vigo

#### 8.6.2.4.-Conclusión

Los trabajos permitieron la georeferenciación del yacimiento de una de las dos galeazas naufragadas el 1 de enero de 1591 en la costa al sur de Baiona. Sea del pecio de una u otra, significa que al menos una no ha sido de momento localizada<sup>407</sup>.

<sup>405</sup> Los materiales recuperados del pecio con objeto de garantizar su conservación, fueron depositados en el Museo del Mar de Galicia, Vigo, el 11 de marzo de 2015.

<sup>406</sup> Esta pieza fue dejada in situ.

<sup>407</sup> Tres piezas de bronce pertenecientes a los herrajes de un timón, entregados por Pedro Alfonso Novalbos Garrido al que suscribe, no pueden atribuirse a esta época, tratándose con mayor probabilidad de un buque forrado de cobre, por lo que correspondería a un buque de la segunda mitad del siglo XVIII en adelante. La razón de ser del empleo de este caro metal,

Esto debería ser suficiente motivo para establecer medidas para su localización, estudio y protección.

El yacimiento de cabo Silleiro se encuentra sometido a un fuerte dinamismo que impide la conservación de algún resto de la estructura de madera. Este dinamismo conlleva la erosión de los elementos que sobreviven del pecio y que se encuentran dispersos entre las innumerables piedras del fondo. Es asimismo una zona muy frecuentada por pescadores subacuáticos por lo que no se pueden descartar acciones incontroladas sobre los objetos que todavía subsisten.

Sería deseable continuar con los trabajos en este punto e identificar aquellos elementos localizados bajo las piedras y que pudieran ofrecer nueva información acerca de la rica cultura material que acumulaban estos buques - las galeazas - los mayores buques de su época, por encima incluso de los grandes galeones de guerra.



Núcleo de pasteca en una quedad entre las piedras. Fot: MSC.

#### 8.6.3.-Nuestra Señora de la Anunciada de Portugal - pecio de punta Restelos (1596)

En punta Restelos, seno de Corcubión, Finisterre, se han documentado los restos de un gran buque que juzgamos perteneciente a la Armada de 1596. Este pecio, conocido desde mucho tiempo antes, había sufrido numerosos expolios, agravados en los últimos tiempos debido a una aparente retirada temporal del sedimento que lo protegía. En este lugar todavía se conserva un interesante conjunto de piezas de artillería, en concreto en

---

reside en impedir la acción galvánica que conllevaría el rápido deterioro del hierro en caso de emplearlo junto con el cobre del casco.



este lugar se conservan<sup>408</sup> dos pedreros de bronce y una pieza de artillería de hierro fundido de origen inglés. Cuatro piezas más de hierro fundido y una aparente pieza de hierro forjado, probablemente una bombardita, completan la dotación artillera del pecio descubierto en este lugar.

En base a los datos históricos disponibles, sobre todo en lo referente a la dotación artillera de la Armada de 1596, hemos identificado este pecio con el buque Santa María de la Anunciada, cuyo capitán y armador era Paolo Defchinovich (Anónimo 1728). Este galeón tal y como es definido por la fuente anterior estaba dotado con una tripulación de 90 hombres y transportaba 160 soldados. Contaba con abundante armamento, entre el que se contaban media culebrina de 12 libras, un falconete de 3 libras, cuatro pedreros de 3 libras, cuatro piezas de hierro colado de 13 libras, una pieza de hierro colado de 9 libras y dos lombardas de hierro forjado de 5 libras. Lo que hace un total de diecisiete piezas de artillería de bronce y siete de hierro.

El barco estaba adscrito a la Armada del Océano al mando de Martín de Padilla Manrique. Viajaba en un convoy de 100 navíos de Portugal a Ferrol que transportaba un ejército expedicionario además de armamento y pertrechos. Su misión era la de ayudar a los irlandeses en su lucha contra Isabel I de Inglaterra. En un solo día, la flota perdió alrededor de 30 embarcaciones entre las que se cuenta la Santa María La Anunciada. La mayoría de los buques naufragaron en aguas someras, lo que facilitó las tareas de salvamento<sup>409</sup>, aunque debido a los rudimentarios métodos de buceo de la época muchos objetos y materiales permanecieron en el fondo sin poder ser rescatados.

Nos creemos obligados a expresar la importancia de este pecio, Si bien no hemos documentado sobre él trazas significativas de su estructura, sí es un importante muestrario del material de un proceso histórico, tan destacado de la Historia de nuestro país, como es la expansión oceánica y las guerras de religión desarrolladas a lo largo del siglo XVI en el Atlántico.

La nao<sup>410</sup> Anunciada de Portugal es un buen ejemplo del cosmopolitismo del esfuerzo militar español -y de todo el entramado imperial - de finales del siglo XVI. Este buque, denominado en la documentación contemporánea en ocasiones nao, pero más habitualmente galeón, fue construido en Vietri sul Mare, cerca de Salerno, Italia, bajo la supervisión de Petar Ohmucevich de Slano, conocido en España como Pedro de Ivella, almirante Ragusano al servicio de Felipe II.

Los elementos que componen el yacimiento son aquellos que asociáramos a un pecio de origen ibérico de finales del siglo XVI. El lugar del naufragio, unido a los restos identificados y estudiados del pecio, nos conduce a pensar que este buque es uno de los doce que componían el escuadrón de Pedro de Ivella integrado en la armada comandada por Martín de Padilla.

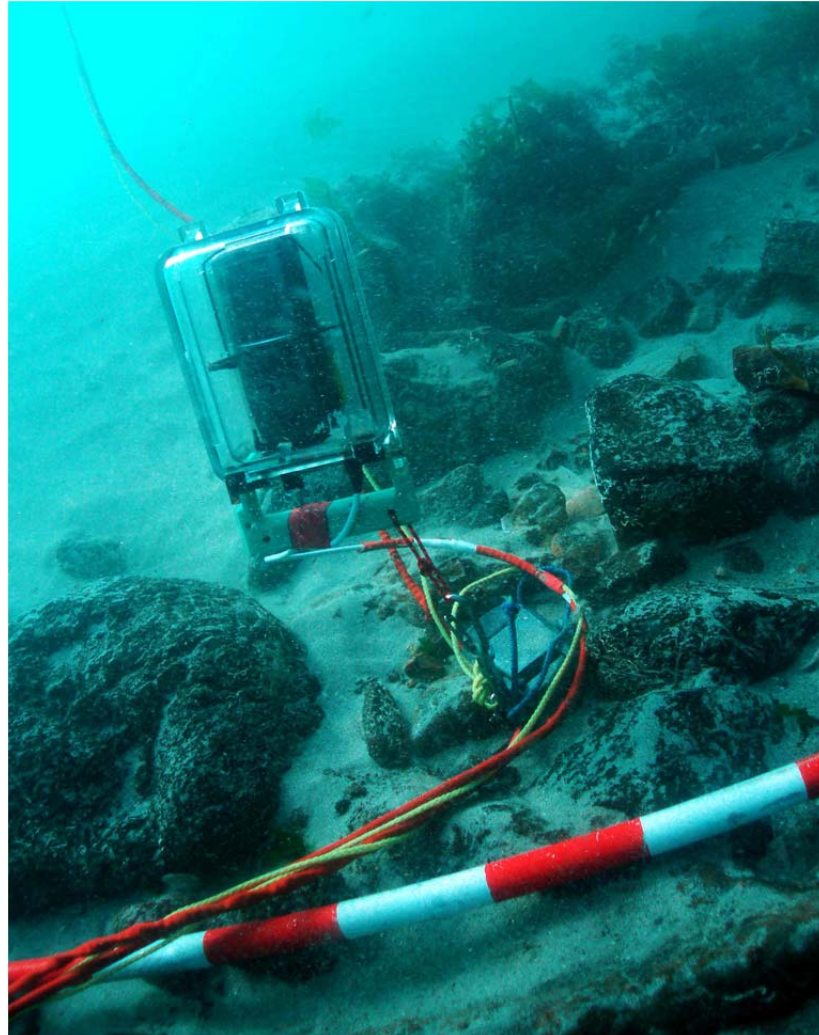
<sup>408</sup> Desconocemos si alguna de estas piezas, o de los numerosos objetos localizados en el yacimiento, todavía se conservan. La sorprendente política de conservación del Patrimonio Cultural Subacuático en Galicia en ese momento impidió retirar del fondo y trasladar a instituciones museísticas, cualquier objeto, aún en riesgo de destrucción o desaparición.

<sup>409</sup> El galeón Santiago sin embargo lo hizo en aguas profundas en la <<Peña Peinada>> topónimo que no hemos podido identificar hasta el momento.

<sup>410</sup> En ocasiones aparece con esta denominación, en vez de la de galeón que preferimos.



El 28 de octubre de 1596, esta armada sufrió una catástrofe cuando alrededor de una veintena de buques se estrellaron contra la costa en el entorno del cabo Finisterre. Este escuadrón fue conocido como escuadra Ilírica, en clara referencia a la procedencia territorial de sus promotores, tripulantes y oficiales. Sus armadores, procedentes de Ragusa, Dubrovnik, en la actual Croacia, construyeron las naves en astilleros Napolitanos. Las piezas de artillería que los armaban, fundidas en bronce y



Prototipo de GPS subacuático empleado en los primeros trabajos en punta Restelos. Fot: MSC.

que incluían muchos pedreros, eran en su mayoría genovesas (más del 60%) y napolitanas. Cierta número de piezas de hierro colado armaban estas naves, cuyos pesos pueden referirse a medios sacres, sacres y medias culebrinas.

Conocemos la dotación artillera de varias de las naves que partieron de Lisboa. Este dato nos lleva a apuntar la hipótesis de la identificación del pecio de punta Restelos con el galeón La Anunciada, perteneciente a la escuadra Ilírica del cargo del general Pedro de Ivella. Esta presunción la basamos en la localización en ese pecio de una pieza de artillería de hierro forjado, una lombarda, tipo de pieza que sólo está presente en uno de los buques hundidos en aquella jornada, precisamente el galeón mencionado.

Esta embarcación denominada en ocasiones como Nao Anunciada de Portugal, era uno de los mayores buques de la flota con unas 1000 toneladas de desplazamiento,

que transportaba 160 soldados y con una dotación de 60 marineros, de todos ellos, únicamente sobrevivieron 7.

Otras piezas de artillería mencionadas en la documentación que se conserva sobre este buque, serían 5 piezas de artillería de hierro colado: que coinciden con las localizadas en este pecio; dos lombardas de las cuales como se ha dicho se ha localizado una, y cuatro pedreros de bronce de los cuales se han localizado dos hasta el momento.

La realización de tres sondeos sobre este yacimiento puso de manifiesto la existencia de un nivel fértil compuesto por elementos pertenecientes a un buque de finales del siglo XVI.

#### *8.6.3.1.-El yacimiento, Localización*

La punta Restelos se encuentra en la ensenada de Sardiñeiro, en el seno de Corcubión, es una punta rocosa que separa las playas de Sardiñeiro y Estorde.

El yacimiento se extiende en un área de unos 76 por 56 m, sobre un fondo de roca que se extiende desde la costa hasta quedar cubierto por un banco de arena móvil.

Los restos del naufragio reposan sobre el sustrato rocoso que surge de una planicie de arena que protege parcialmente al yacimiento. Esta arena no se encuentra en absoluto sedimentada. Es habitual que los temporales cubran y descubran grandes extensiones del yacimiento, dejando al descubierto partes del yacimiento. Esta circunstancia también se ha puesto de manifiesto sobre otros pecios cercanos, como el del galeón **San Jerónimo**<sup>411</sup> en las inmediaciones de la punta do Diñeiro, Corcubión, o sobre el pecio del vapor correo británico **S.S. Great Liverpool**<sup>412</sup> situado en la playa de Gures, Cee.

La existencia de un depósito de lingotes de plomo, la mayoría de ellos de tipo naviforme, nos ofrece una importante pista a cerca de la disposición del buque durante el proceso del naufragio. Dado el elevado peso de estas piezas, es lógico suponer que se situarían en un punto bajo, con objeto de reducir la altura del metacentro y contribuir así a la estabilidad del buque. Tras el naufragio por su peso y escaso volumen es seguro que no se desplazaron de su depósito original y quedaron cerca del lugar primario de deposición. Por todo ello el buque debió de chocar contra la costa, quedando paralelo a la misma y con su obra muerta prácticamente sobre ella. En esta disposición el buque debió ser reducido a piezas, muy poco después del impacto, como sugiere la presencia de dos valiosas piezas de artillería de bronce en el yacimiento y el escaso número de supervivientes documentado<sup>413</sup>.

En sucesivas campañas arqueológicas se pudo establecer la riqueza patrimonial de este yacimiento. En diferentes ocasiones se han podido documentar elementos de madera, algunos de ellos de gran tamaño, tanto estructurales del buque como

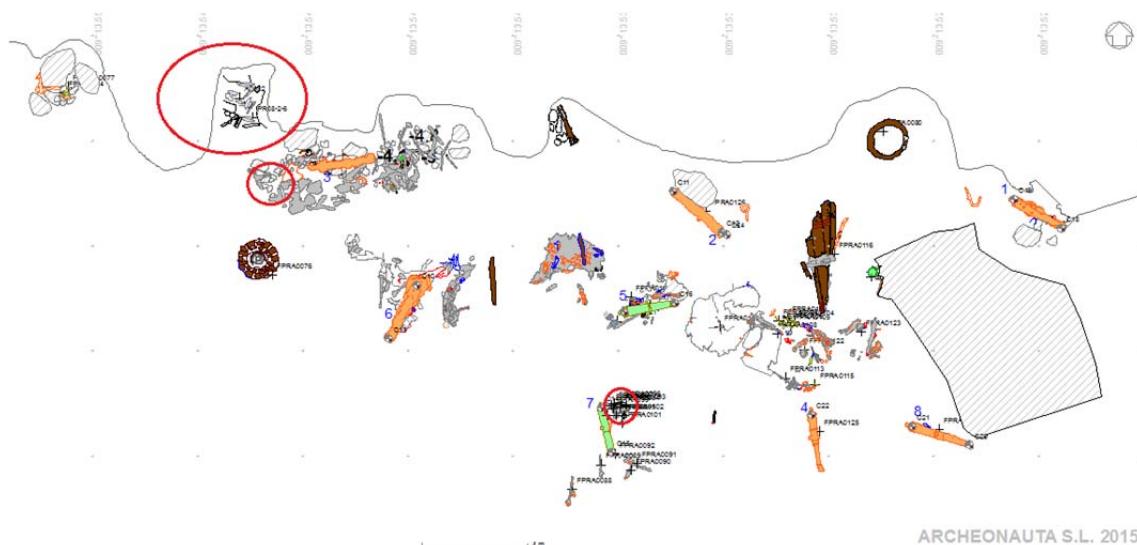
<sup>411</sup> Perteneciente a la Armada de 1596.

<sup>412</sup> Embarrancado en 1846.

<sup>413</sup> De 160 soldados y 90 marineros, únicamente se contabilizaron 7 supervivientes, pereciendo 243 hombres.

utilitarias diseminadas por el fondo. Entre los materiales de uso cotidiano destaca la localización varias piezas de vajilla de mesa fabricadas en peltre<sup>414</sup>.

Entre los restos localizados, sobre las rocas y semienterrados se han descrito numerosos fragmentos de cerámica. Algunos de ellos presentan vidriados, todos ellos de tono verdoso. Otras piezas estaban desprovistas de ningún tipo de acabado, observando en otros un engobe de color claro. También entre la arena se localizan numerosos fragmentos cerámicos así como englobados en las concreciones metálicas en algún momento en el que el sustrato permaneció estático mientras la concreción estaba activa. En todos los casos se corresponden con cerámicas de época moderna,



Los tres círculos marcan la situación de los lingotes de plomo el más pequeño marca el único que no es naviforme. Dib.: MSC.

tanto de uso doméstico como de transporte. Destacan piezas vidriadas así como las ubicuas botijas. Respecto a las procedencias se han identificado producciones andaluzas y portuguesas, destacan las piezas de verde sevillano, y producciones de Ovar - Aveiro, lo que es coherente con la ruta del buque naufragado en punta Restelos.

Se han documentado elementos de impedimenta militar en el yacimiento. Entre otros: el citado plomo para fundir munición en lingotes, cureñas de artillería terrestre, armaduras, cascos, armas blancas y de fuego, etc. Todo ello ofrece una amplia visión sobre el equipo de campaña de un ejército europeo de finales del siglo XVI a lo que hay que añadir objetos pertenecientes a la vestimenta de soldados o tripulantes, equipos médicos y quirúrgicos del cuerpo de sanidad<sup>415</sup>.

Entre los objetos incluidos dentro de la clasificación genérica de objetos personales, destaca un conjunto de corchetes de abroche de piezas de ropa, realizados en aleación de cobre. Su aspecto resulta muy similar a los utilizados todavía en nuestros días.

<sup>414</sup> El *peltre* es una aleación compuesta por estaño, cobre y plomo.

<sup>415</sup> Creemos que los elementos de naturaleza sanitaria documentados no corresponden a la dotación del buque, sino que son parte de la impedimenta militar dado su elevado número y calidad.

Una sola moneda de plata fue localizada en el pecio<sup>416</sup>.

La mayor parte de la cultura material documentada permanece *in situ* al albur de las condiciones climatológicas, los procesos mecánicos, biológicos, electroquímicos o incluso de la simple acción de incontrolados a los cuales se muestra tan sensible este importantísimo yacimiento. Las autoridades autonómicas no consintieron la extracción y conservación de esta importantísima cultura material salvo muy al principio de las intervenciones sobre este pecio.

Numerosos objetos permanecen englobados en las concreciones a que han dado lugar los numerosos elementos metálicos presentes en el pecio, pertenecientes tanto al equipo del buque como a pertenencias particulares de tripulantes y de la tropa

435



Disposición original del depósito de lingotes de punta Restelos. Fot: MSC.

transportada. En estas concreciones se han identificado numerosas armas de fuego ligeras que hemos denominado genéricamente como arcabuces, todas ellas muy concrecionadas.

#### *8.6.3.2.-Decurso histórico de las intervenciones sobre el pecio*

En el año 2007, una patrullera de la Guardia Civil del Mar, realizó una escala en el puerto de Finisterre. En un pequeño restaurante, los agentes descubrieron numerosos objetos de interés patrimonial de procedencia subacuática empleados como decoración. Interesados por su procedencia, los agentes recabaron al propietario información de su origen. Esta persona confesó que en una fecha indeterminada de las últimas décadas del siglo pasado, fueron localizados una serie de elementos de

---

<sup>416</sup> Esta pieza nos vimos obligados a abandonarla sobre el pecio ante la negativa de la Consellería de Cultura a autorizar su extracción.



interés patrimonial en la ensenada del Sardiñeiro, ría de Corcubión, La Coruña. Este hallazgo fue realizado por buceadores a pulmón libre dedicados a la captura de un tipo de bivalvos conocidos como Longueirón (*Ensis siliqua*), o navajas.

El lugar sufrió alteraciones por expoliadores que retiraron diversos elementos, algunos de los cuales, como hemos dicho, terminaron expuestos como decoración en el citado establecimiento hostelero. A pesar de todo lo anterior, en torno al año 1987, ya se tenía conocimiento de la presencia de elementos de interés arqueológico en la punta Restelos, en la ensenada de Sardiñeiro, lugar del que procedían las piezas interceptadas por los agentes de la Guardia Civil. Esta información fue recogida durante la campaña de intervención arqueológica subacuática en punta do Diñeiro, dirigida por el profesor Manuel Martín Bueno, de boca de un pescador de Finisterre y más tarde publicados por Ramón Patiño en base a nuestra información<sup>417</sup> en su obra *Catalogación de yacimientos arqueológicos submarinos en las costas gallegas* (R. Patiño Gómez 2002). En base a aquella información, el yacimiento fue incluido en el *Inventario de Xacementos Arqueolóxicos Subacuáticos de Galicia*<sup>418</sup> con el número de Inventario GA04---003.

Tras los indicios de expolio documentados por la Benemérita, desde la Dirección Xeral do Patrimonio de la Xunta de Galicia, se solicitó al que suscribe una inspección en punta Restelos<sup>419</sup>, Finisterre, lugar de procedencia de los objetos según el hostelero.

Las condiciones del mar en la fecha en que fuimos requeridos para la inspección, diciembre de 2006, tras un temporal, eran bastante malas. El mar estaba todavía agitado y la turbidez de las aguas no permitía una buena visibilidad. Aun así el pecio fue localizado a la primera inmersión. En el sitio se apreciaban dos piezas de artillería en hierro colado así como un depósito de 11 lingotes de plomo naviformes con diferentes marcas y contrastes, además de lo que parecía ser una rueda de hierro y madera a la que le faltaran el cubo y los radios. En las cercanías se situaba lo que parecía ser un eje de dicha rueda. Esparcidos por el fondo, entre las grietas de la roca, numerosos fragmentos cerámicos entre los que destacaban fragmentos vidriados y de botija. Todos estos elementos nos permitieron identificar al pecio como de vinculación ibérica con una cronología de finales del siglo XVI.

La importancia del hallazgo sugirió a las autoridades que por aquel entonces ostentaban el gobierno autonómico gallego, la continuidad de los trabajos con objeto de proceder a su delimitación y estudio.

Mientras se desarrollaban los nuevos trámites de intervención, en mayo de 2007 se tuvo noticia a través de la prensa<sup>420</sup> y de pescadores locales, de la realización de

<sup>417</sup> En un trabajo de fin de curso universitario inédito titulado <<La otra Galicia, sus yacimientos arqueológicos>> 1990-91.

<sup>418</sup> El cual se desarrolló bajo la dirección del que suscribe.

<sup>419</sup> En determinada cartografía y también localmente se conoce a esta punta como <<Restrelos>>.

<sup>420</sup> *La Voz de Galicia*. 17/5/2007. Buzos de la Xunta comprobarán si han saqueado un pecio en Fisterra.

actividades submarinas por parte de un equipo de buceadores pertenecientes a la Armada Española sobre el yacimiento (Viu 2007). El relato de los hechos era explícito en cuanto a la retirada de materiales ejecutada sin permiso de las autoridades autonómicas o estatales con responsabilidad en el Patrimonio Cultural Subacuático y sin ningún tipo de cautela científica.

Ante las noticias de actividades dudosas en la zona, la Consellería de Cultura envió al director de la intervención arqueológica, acompañado de un funcionario de la citada administración<sup>421</sup> a comprobar in situ la situación de los elementos previamente localizados. Además encargó la redacción de un nuevo informe acerca de la situación actual del yacimiento y la valoración de los posibles daños producidos.

En dicho informe se informó que el depósito de lingotes de plomo manifestaba la realización de una excavación en el sustrato que había dejado un apreciable socavón. Habían desaparecido al menos cuatro lingotes naviformes del depósito original visible de 11. Se informaba que dos de las piezas resultaban identificables gracias a que los contrastes que presentaban habían sido documentados durante las intervenciones previas.

Se pudo apreciar que el depósito había sido objeto de remociones, por lo que se pudieron documentar nuevas marcas sobre lingotes no visibles hasta la intervención de los furtivos. Varios de los lingotes que permanecían sobre el fondo se encontraron alijados y acopiados en un lateral del sondeo, sin duda con ánimo de proceder a su retirada.

Un lingote de plomo aislado sobre las rocas, en lo que interpretamos como un intento anterior de expolio y que había sido localizado en la primera intervención, también había desaparecido antes de la inspección llevada a cabo a instancias de la Dirección Xeral do Patrimonio.

Ante el episodio de expolio sufrido y la importancia del yacimiento, la *Xunta de Galicia*, a través de la *Consellería de Cultura* y con fondos del Ministerio de Cultura del Gobierno de España, decidió continuar los trabajos de investigación arqueológica subacuática en el pecio. De la ejecución de los trabajos se encargaría la empresa

---

*La Voz de Galicia*.22/5/2007.Cultura estudia sanciones por el saqueo del barco que se encuentra en Fisterra.

*La Voz de Galicia*.25/5/2007. El BNG pregunta al Gobierno si buzos de la Armada robaron en un galeón en Fisterra.

*La Voz de Galicia*.10/7/2007. Defensa dice que sus buzos hicieron una inmersión en el pecio hundido en Fisterra.

*La Voz de Galicia*.10/7/2007. El Gobierno niega que la Armada sustrajese objetos del pecio hundido en Corcubión.

*La Opinión A Coruña*. 11/07/2007. El Gobierno niega que buzos de la Armada expoliasen un barco

*La Opinión A Coruña*. 23/05/2007.Cultura confirma o espolio nun buque do século XVI.

<sup>421</sup> Alberto González Fernández.

especializada en Arqueología Subacuática Archeonauta S.L. y serían dirigidos por Miguel San Claudio Santa Cruz<sup>422</sup>.

La *Dirección Xeral de Patrimonio* autorizó, con fecha 7 de junio de 2007, la realización de una limpieza y sondeos arqueológicos subacuáticos que permitieran valorar y categorizar el estado del pecio. En estos trabajos se descubrieron enterradas bajo la arena numerosas concreciones metálicas así como una nueva rueda virtualmente intacta, perteneciente como la anterior a una cureña o tren de artillería. Se documentaron asimismo nuevos lingotes de plomo, proyectiles de artillería de piedra y hierro, etc.

Tras esta intervención y ante la certeza de que los elementos localizados corrían serio peligro de desaparecer debido a la actuación de incontrolados y a la propia dinámica marina, que provocaba la paulatina retirada de sedimento que había protegido el pecio hasta ese momento, la *Dirección Xeral de Patrimonio Cultural*, resolvió con fecha 10 de septiembre de 2007, la retirada preventiva de restos arqueológicos en punta Restelos, La Coruña.

Se georeferenciaron los objetos a retirar mediante GPS subacuático apoyado mediante mediciones a varios puntos de control establecidos. Los primeros objetos en ser retirados mediante la utilización de globos hidrostáticos, tras ser fotografiados y dibujados, fueron aquellos que corrían más riesgo de ser extraídos por personas incontroladas.

Durante esta intervención se pusieron a salvo las dos ruedas de artillería localizadas, además de los siete lingotes de plomo que restaban del depósito original, un almirez de bronce, un plato de peltre, un botafuego de bronce, munición para armas ligeras de plomo y otros objetos de pequeñas dimensiones que corrían el riesgo de desaparecer. Todos estos objetos fueron trasladados al Museo do Mar de Galicia, radicado en Vigo, Pontevedra donde algunos fueron objeto de restauración.

Las diferentes intervenciones incluyeron la identificación y georeferenciación de todos los objetos visibles con los que se levantó una planimetría del yacimiento. Se ejecutó al mismo tiempo una prospección intensiva superficial de toda el área que puso de manifiesto la importancia cultural del yacimiento<sup>423</sup>. Los trabajos posteriores realizados sobre este pecio en campañas sucesivas entre los años 2008 y 2014, permitió la ampliación de la planimetría del yacimiento, así como documentar la vasta cultura material que aporta, además de recuperar algunos - escasos - objetos al compás de los vaivenes de la administración autonómica.

Para el estudio del pecio, se realizó en gabinete una cartografía básica del área que sería la base para el registro. A medida que los objetos eran puestos de manifiesto

<sup>422</sup> Los trabajos contaron además con el apoyo de la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia, Ayuntamiento de Finisterre y la Cofradía de Pescadores del mismo puerto.

<sup>423</sup> Durante estos trabajos se localizó el pecio de otro buque identificado mediante recursos bibliográficos como el vapor británico Syrian, embarrancado el 31 de enero de 1869 entre punta Restelos y la playa de Estorde.

por la alternancia de la arena sobre el mismo, se representaban sobre planimetría. Esta tarea era realizada por buceadores dotados con equipos de buceo autónomo, apoyados en el posicionamiento por equipos GPS adecuados para su uso subacuático. Mediante la realización de fotomosaicos y la toma de medidas y triangulación entre los diferentes puntos de control establecidos, se consiguió levantar un detallado plano del yacimiento.

En el año 2013 solicitamos permiso ante la Dirección Xeral de Patrimonio con objeto de documentar algunos aspectos de las piezas de artillería localizadas en este



Lingotes de plomo naviformes acopiados tras el expolio descrito. Fot: MSC.

punto<sup>424</sup>. Dentro de esta campaña estaba asimismo previsto realizar inmersiones en los siguientes pecios: Pecio de la corbeta francesa *Bayonnaise*, Pecio de punta Restelos, Pecios de punta Caldebarcos.

La primera inmersión, realizada el viernes 15 de noviembre de 2013, se ejecutó sobre el pecio de punta Restelos, a partir de la cual, se trastocó todo el proyecto planificado. La primera toma de contacto con este pecio supuso la constatación de que el mismo había perdido una considerable cantidad de la arena que lo cubría<sup>425</sup>.

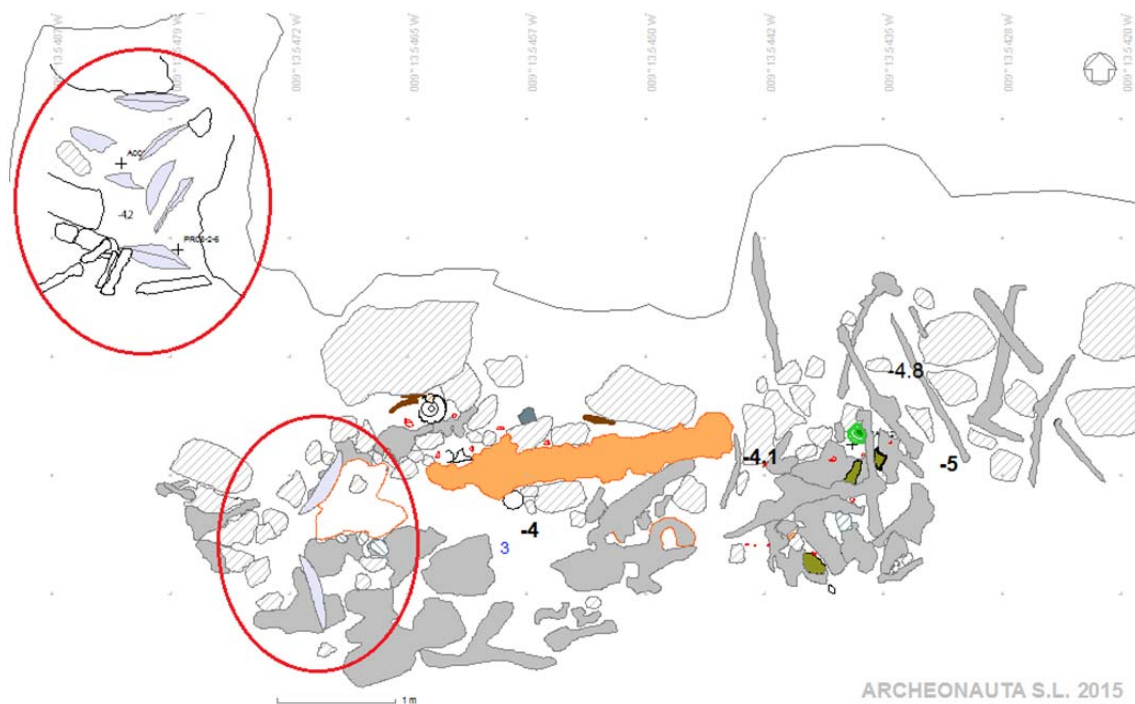
<sup>424</sup> Esta tarea, necesaria para los propósitos de la presente tesis doctoral fue sufragada de nuestro bolsillo.

<sup>425</sup> Esta capa de arena móvil como ya hemos establecido en más de una ocasión es estéril y se mueve en función de los temporales que afectan al yacimiento.



Se habían puesto de manifiesto dos nuevas piezas de artillería de hierro colado desconocidas hasta ese momento, además de un nuevo pedrero de bronce, numerosas armas ligeras tanto blancas como de fuego, piezas de armadura, morriones, equipamiento médico, maderas, cerámica, vajilla metálica, etc...

Muchos de estos elementos eran novedosos, por lo que se hacía necesario proceder a su registro mediante los métodos tradicionales de dibujo, fotografía y vídeo. Estas tareas comenzaron en ese mismo instante dadas las limitaciones de tiempo para la campaña prevista.



Dos son los depósitos principales de lingotes localizados sobre el pecio. (Dib.: MSC.)

Se realizó un reportaje fotográfico y de vídeo de todo el yacimiento y de los objetos que se habían puesto de manifiesto. A continuación, y siempre en esa primera inmersión, se tomaron las medidas sobre los pedreros de bronce, el localizado con anterioridad y el recién descubierto.

Se localizó una jeringa del tipo conocido como uretral (también utilizada en irrigaciones), se fotografió y geoposicionó con objeto de incluirla en la planimetría.

Tras finalizar esta inmersión que en total consumió unas cuatro horas con un cambio de botellas intermedio, se regresó a la base. Ese mismo día se contactó telefónicamente con el Servicio de Arqueoloxía de la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia para dar cuenta de la enormidad de lo localizado y de la imperiosa necesidad de poner a salvo, al menos el material más delicado susceptible de resultar afectado por los inminentes temporales invernales. Otro riesgo apuntado era la posible acción incontrolados en un pecio situado a menos de 5 m de profundidad, en las inmediaciones de dos playas con sencillo acceso por carretera. Esta oferta, para nuestra sorpresa, no fue considerada, a pesar de comprometernos a retirar estos objetos de manera gratuita y depositarlos en el lugar que se determinase sin

coste para la administración y cumpliendo en todo momento la más estricta praxis relativa a la metodología arqueológica y de conservación de materiales procedentes de entornos húmedos.

Para reafirmar nuestra oferta se remitió carta, fechada en Oleiros, La Coruña, el 19 de noviembre de 2013, dando cuenta de los hechos cuya transcripción es la siguiente:

Al inicio de la campaña desarrollada en el pecio de punta Restelos, iniciada el 15 de noviembre de 2013, se pudo apreciar que dicho yacimiento ha perdido una considerable capa de arena que estimamos en algún punto en torno a un metro de potencia.

Esta capa de arena que protegió el pecio hasta ahora, viene sufriendo una merma constante desde el año 2006, cuando realizamos las primeras inmersiones en el yacimiento.

Esta circunstancia ha puesto al descubierto una gran cantidad de materiales arqueológicos que quedan así expuestos a la acción marina o a la actuación de incontrolados.

Se ha descubierto un nuevo cañón de bronce que se debe añadir a otro localizado anteriormente. Ambas piezas, de tipo pedrero, están completamente exentas y son visibles incluso desde la superficie marina.

Dos piezas de artillería en hierro colado se deben unir a las cuatro localizadas anteriormente. De esas, una se puede adscribir preliminarmente a un tipo fabricado en el sur de Inglaterra a partir de 1570, existiendo otra probable del mismo origen.

Son visibles sobre todo el yacimiento unas 10 - 15 espadas del tipo de lazo, españolas de finales del siglo XVI. Numerosos arcabuces y mosquetes se deben añadir a los localizados en campañas anteriores.

Entre las armas localizadas merece destacarse la presencia de un capacete o morrión, elemento este singular entre los materiales militares.

Tal y como nos temíamos, las maderas, algunas de ellas tracas enteras, han desaparecido desde el año 2012, numerosos fragmentos de madera de pequeño tamaño, procedentes de la destrucción de la madera estructural del pecio, se encuentran dispersos por todo el yacimiento.

El timón del buque, pieza única en Europa<sup>426</sup> relativa a un buque de esta época, se encuentra en la actualidad completamente exento, y socavado en su parte inferior. Es muy posible que ante los próximos temporales esta pieza acabe desplazada, probablemente hasta ser destrozada contra la costa inmediata, situada a unos 5m de distancia.

Varios elementos, pertenecientes a vajillas de peltre correspondientes a servicios de mesa, son visibles sobre el pecio. Ha sido localizado un plato o fuente de cobre, un plato de peltre deformado y doblado sobre sí mismo, y una escudilla tipo porrridge bowl en peltre. Estos materiales ponen de manifiesto la presencia a bordo de este buque de personas <<de calidad>>, lo que unido al resto de objetos localizados pone de manifiesto que nos encontramos ante uno de los buques principales perdidos en el naufragio de la Armada de 1596.

---

<sup>426</sup> Se trata de un error, existen piezas similares.

Nuevos elementos de naturaleza quirúrgica se pueden añadir al numeroso ajuar de esa naturaleza localizado con anterioridad. Destacan en la novedad una paleta de bronce, tres jeringas que sumar a las tres anteriores, dos de ellas lavativas, una completamente intacta en un estado de conservación excepcional y otra ligeramente aplastada. Una copa o cáliz de bronce, a la que le falta el pie, apareció asociada a estos materiales. Compone en su totalidad este conjunto, más las piezas retiradas anteriormente, probablemente una de las mejores colecciones de material quirúrgico de la época existentes en España.

Todos estos materiales son de capital importancia desde un punto de vista patrimonial y científico a la hora de estudiar y documentar un período histórico tan trascendental para la historia de los reinos de España y Portugal, unidos en el momento del naufragio de la Armada de 1596.

**Se hace de todo punto imprescindible proceder a la extracción de todos aquellos elementos más sensibles y a la protección del resto de los objetos expuestos. Esto se debe ejecutar a la mayor brevedad posible, pues dada la estación del año, cualquier fenómeno meteorológico puede causar daños irreparables a los materiales expuestos.**

Se debe salvaguardar en todo momento la integridad de los hipotéticos materiales extraídos para lo que es imprescindible contemplar desde el primer momento la restauración, por personal capacitado y con experiencia en el tratamiento de materiales arqueológicos de procedencia subacuática.

Es imprescindible que la comunidad autónoma gallega, la de línea costera más extensa de España, y además situada frente a la vía marítima más transitada de la Historia, dé los pasos para dotarse de los medios de gestión de su excepcional Patrimonio Cultural Subacuático, uno de los más ricos del planeta.

Adjunto a este documento se enviaron fotografías y vídeos de lo documentado.

Ante la falta de contestación por parte de la Administración autonómica gallega y, cada vez más alarmados por la dilación en el tiempo, dada la falta de respuesta, que nos hacía temer lo peor acerca de la conservación del yacimiento y el riquísimo ajuar descubierto, reiteramos la información con los datos que ampliamos al documentar todos los objetos expuestos en sucesivas inmersiones. Esta nueva misiva estaba fechada el 25 de noviembre de 2013, asimismo en Oleiros:

Oleiros, La Coruña, 25 de noviembre de 2013

En la inmersión realizada el viernes 22 de noviembre de 2013 en el pecio de punta Restelos dedicada a posicionar las nuevas piezas de artillería puestas al descubierto por la pérdida de arena y a tomar las medidas técnicas sobre las mismas, se han localizado nuevos elementos de interés patrimonial.

Los nuevos objetos localizados son los siguientes:

Dos fragmentos de cabuyería: fabricados con fibras vegetales, son de diferentes calibres, presentan un aspecto impecable pero la parte que ha quedado al descubierto ha desaparecido destruida por la acción marina.

Un peto o espaldar (más probablemente este último) de hierro perteneciente a una armadura.

Una empuñadura de espada realizada en madera con alambre de cobre - ¿oro? - para facilitar su agarre.



Fot: MSC.



Detalle de la anterior. Fot: MSC.

En la fotografía superior se aprecia un elemento fuertemente concrecionado formado probablemente por una o más armas de fuego. Esta concreción ha sido arrancada del fondo de arena por la acción mecánica del mar y arrojada contra el fondo rocoso que sirve de base al acantilado que delimita la costa en este punto. Este proceso ha sido documentado anteriormente con una de las ruedas localizadas y retiradas en su momento, además de con otros objetos como una de las lavativas recuperadas anteriormente, cerámicas, etc. Este claro ejemplo de la destrucción de elementos de interés patrimonial en este yacimiento es general con todos los objetos que se sitúan enterrados en la arena. Son descubiertos en algún momento por la retirada del sedimento y acto seguido en el siguiente temporal son arrojados contra la costa donde son definitivamente destruidos al quedar desprotegidos de la arena y a merced del movimiento del oleaje.

En el círculo se marca otra lavativa que ha quedado englobada en la concreción y que ha sido destruida por el proceso más arriba descrito. Fot: MSC

Una moneda de plata, concrecionada, sobre una piedra.



Un buen número de espadas, arcabuces y otras concreciones metálicas sin identificar.

Un nuevo casco o morrión similar al encontrado el primer día de trabajo, pero en este caso ligeramente aplastado.

En el anterior informe no se mencionaba la abundancia en toda la superficie de fragmentos cerámicos pertenecientes a piezas de mesa, cocina y almacenamiento. Las producciones identificadas son ibéricas, principalmente andaluzas y portuguesas. Destacan las piezas de verde sevillano, botijas y producciones de Ovar - Aveiro.

**Vuelvo a reiterar la necesidad de proceder a recuperar, al menos, aquellos elementos más ligeros y notables, ante la evidencia de que cualquier empeoramiento en las condiciones del mar los afectará gravemente.**

Los trabajos está previsto que finalicen el próximo martes 26 de noviembre.

Sin reacción por parte de la administración, continuamos con los trabajos de documentación de los objetos visibles, para así, ante la inmediata pérdida, al menos obtener la mejor documentación posible.

Finalmente obtuvimos una respuesta, eso sí, verbal, por la que se nos informó que se iba a avisar a la Armada Española con la que el gobierno autonómico gallego tiene firmado un convenio para la protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Se argumentó que podría acudir con medios suficientes para llevar a cabo las tareas de extracción y retirada de elementos sensibles, así como su protección.

Cuando los elementos de aquel estamento militar estuvieron listos, tal y como se había pronosticado, ya habían entrado los primeros temporales invernales, lo que impedía la realización de tarea alguna en el medio subacuático. Hubo que aguardar a que en una calma de apenas unas horas, entre un temporal y otro, se abriera una ventana de intervención que permitiera la inmersión sobre el yacimiento. Ese momento se produjo casi mes y medio después del primer aviso, el 9 de enero de 2014.

Los medios desplazados por la Armada Española estaban muy por debajo de las expectativas y de aquellos con los que venimos operando habitualmente. En su conjunto no suponían ninguna diferencia a los disponibles en nuestra intervención. Tampoco mejoraban en nada los recursos necesarios para las tareas que hubiera sido imprescindible ejecutar sobre el pecio un mes atrás.

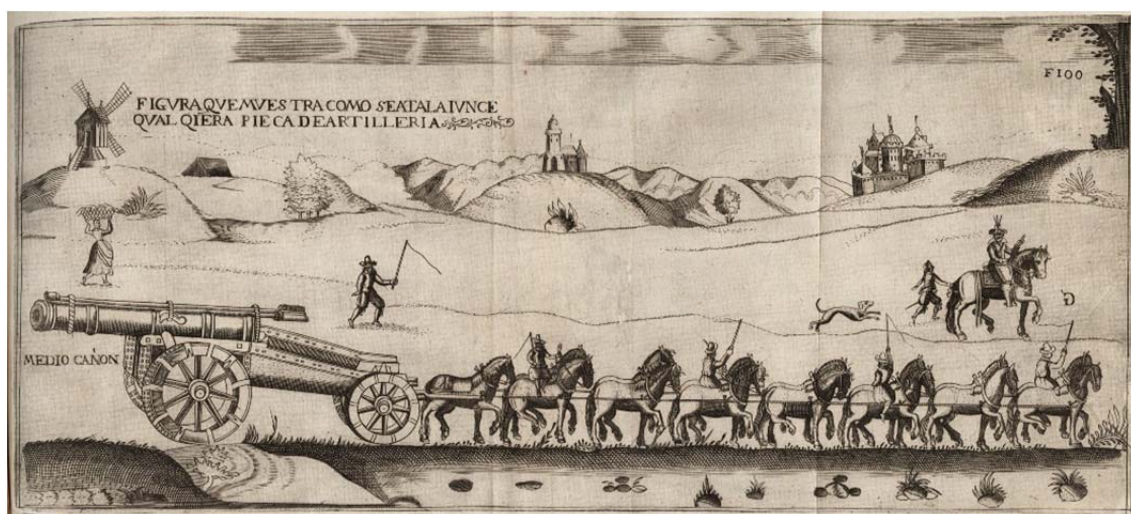
La situación del lugar del naufragio había cambiado radicalmente debido al tren de borrascas experimentado en todo el Atlántico europeo por aquellas fechas de diciembre de 2013. El yacimiento se había colmatado con una cantidad de arena que no habíamos conocido en los 7 años de trabajo que llevamos interviniendo en ese yacimiento. En dicha inmersión, que apenas duró unos veinte minutos con muy malas condiciones de mar y escasísima visibilidad, estimamos la cantidad de arena que soterraba el yacimiento en unos 150 cm por encima de la cota alcanzada en el mes de noviembre anterior.

Que la cubrición del yacimiento por una capa protectora de arena puede, a primera vista resultar tranquilizador, no tiene en cuenta lo que haya podido ocurrir con los materiales que estaban al descubierto cuando comenzaron los temporales más graves sufridos por la costa gallega en décadas. Ya hemos documentado cómo la dinámica marina tiende a arrancar elementos del fondo arrojándolos contra las rocas de la costa.

En la memoria final de los trabajos desarrollados en aquel año 2013, hicimos constar lo siguiente en el capítulo de conclusiones:

Con respecto a los numerosos ejemplos documentados en esta campaña en el pecio y los que puedan permanecer ocultos, la presencia de los elementos materiales que conformaban el equipamiento de un ejército del siglo XVI, merecen mejor destino que ser destrozados por la acción mecánica del mar, o, en el mejor de los casos, ser expoliados por desaprensivos.

Si bien desconocemos qué habrá sucedido con este yacimiento, ya que no se ha regresado al mismo desde el primer mes del año 2014, somos muy pesimistas en cuanto a su conservación<sup>427</sup>.



Tren de artillería según Diego de Ufano 1613.

#### 8.6.3.3.-Medio natural

La punta Restelos está situada en el seno de Corcubión, en una punta rocosa entre las playas de Sardiñeiro (Finisterre) y Estorde (Cee), en la medianía del fondo de la ensenada del Sardiñeiro<sup>428</sup>. Se encuentra en el límite del espacio marítimo inmediato al municipio de Finisterre, con el de Corcubión, ambos pertenecientes a la provincia de La Coruña.

La visibilidad por regla general es buena en la zona, sólo afectada por los temporales que puedan levantar sedimento o en los momentos de mayor actividad biológica, cuando los organismos presentes en el agua pueden limitar la visión. Los rangos varían entre uno y veinte metros, con el máximo alcanzado en época invernal.

<sup>427</sup> No es el único caso en Galicia, el pecio del vapor británico *Great Liverpool*, hundido en 1846 a escasa distancia de este punto, está siendo destrozado por el ataque de las olas, y aparentemente por furtivos, debido a su valiosísimo contenido. A pesar de todas nuestras peticiones, proyectos de conservación e informes emitidos, en los que se ofrecen soluciones para su preservación, nada se ha hecho.

<sup>428</sup> Para una descripción de esta ensenada nos remitimos a lo expuesto en el caso del pecio de punta Carballeira.

#### 8.6.3.4.-Geología

El pecio está sobre una costa rocosa formada por un macizo granítico sobre la que se superpone un manto de arena. Se ha descrito como un fondo con presencia de arenas de grano medio sobre un lecho de roca granítica que aflora en varios puntos. La profundidad máxima documentada en el yacimiento es de 6.8 m. El fondo está formado por arenas que se adosan a una costa granítica. Existen uno o dos afloramientos de piedra que se manifiestan en función del desplazamiento de la arena. Junto a la costa se reduce drásticamente la cantidad de arena salvo en las playas situadas al fondo de la ensenada.

Se ha constatado en toda la zona una fuerte dinámica de la arena, sobre todo en las inmediaciones de los afloramientos rocosos. Se alternan momentos de fuerte sedimentación con otros en los que la arena desaparece con pérdidas que han alcanzado casi dos metros de altura.

Un fenómeno similar se produjo - o se está produciendo - en la cercana punta do Diñeiro, donde al desaparecer la arena que lo protegía en el año 1987, se descubrió el pecio atribuido al galeón San Jerónimo de la flota de Padilla de 1596, el cual fue objeto de expolio y de una breve intervención arqueológica.

La alternancia en la cubrición del yacimiento por una capa de arena, puede resultar para algunos tranquilizadora, pero esta postura no tiene en cuenta lo que ocurre con los materiales durante los momentos que permanecen al descubierto o durante el proceso de retirada del sedimento, consecuencia a lo que parece de la violencia del



La zona de punta Restelos experimenta un gran desarrollo de la vegetación en los meses de mayor insolación. Fot: MSC.



oleaje<sup>429</sup>. La retirada del sedimento se hace más patente en los meses invernales cuando el pecio es más visible por la ausencia de arena y la desaparición de las algas que crecen sobre el estrato rocoso.

Durante el tiempo dedicado a la observación de este yacimiento, hemos documentado cómo la dinámica marina tiende a arrancar materiales arqueológicos del lecho de arena, arrojándolos contra las rocas de la costa. Así la primera de las dos ruedas de armón de artillería localizadas sobre el yacimiento, fue localizada, rota y con pérdida de casi el 70% del total, sobre el basamento rocoso costero. Otros



Gancho de hierro de función desconocida. Fot: MSC.

elementos como una jeringa y una lavativa fueron localizados asimismo muy afectados sobre estas rocas, mientras que otro depósito de materiales idénticos-éstos intactos - quedó expuesto tras un temporal en el año 2012. En definitiva, no sabemos, y quizá nunca lleguemos a averiguarlo, qué habrá pasado con esos importantes materiales que hemos descrito, o con otros muchos de los cuales no hemos podido obtener registro alguno, si han sido destruidos irremisiblemente, destrozados contra la costa, si se conservan, aunque afectados como aquellos citados, o por suerte, se hallan todavía indemnes en su lugar.

---

<sup>429</sup> El último episodio de exposición de materiales fue como consecuencia de una sucesión de temporales, los más graves sufridos por la costa gallega en décadas.



#### 8.6.3.5.-Biología

La punta Restelos, situada en un punto resguardado de los vientos dominantes, con una fuerte insolación y buena visibilidad, principalmente en verano y primavera, es un lugar muy adecuado para el desarrollo de algas sobre el estrato rocoso. Es por esto que estos organismos, en las estaciones citadas, pueden resultar un problema a la hora del estudio del yacimiento y de los elementos que lo constituyen.

La presencia de vertebrados y determinados invertebrados es escasa en una zona muy esquilma en general por las actividades pesqueras.

#### 8.6.3.6.-Equipamiento del buque

Entre las numerosas concreciones localizadas se distinguen varios elementos que pudieran pertenecer a piezas del aparejo del buque naufragado. Un gancho metálico de hierro concrecionado al fondo es el primero de los objetos que nos pudiera sugerir su pertenencia a algún aparejo del buque. Un uso posible para el mismo pudiera ser servir como ganchos para sujetar y hacer firme el ancla a la amura del buque, elemento utilizado en momentos posteriores.



Ancla situada al norte del bajo de La Eira FLE001. Fot: MSC.

En otro caso pudiera tratarse de un ancla o un fragmento del mismo, aunque esto es bastante dudoso. Existen además otras concreciones de las cuales no podemos más que constatar su existencia por cuanto su estado y localización no permiten aventurar su naturaleza. Una lámina de plomo pudiera ser parte del forro del buque.

### 8.6.3.7.-Anclas

Hasta el momento no se ha documentado sobre el pecio la presencia de anclas. Su ausencia puede deberse a que las mismas fueran rescatadas tras el naufragio. A pesar de que no eran los objetos más valiosos presentes en el pecio- los pedreros de bronce eran de muchísimo más valor -cualquier circunstancia pudo favorecer su salvamento, frente a otros elementos. Una segunda explicación podría ser que las anclas fueran arrojadas al mar en un intento de aligerar el buque al encontrarse en el temporal. Esta explicación nos parece poco plausible, pues en caso de querer aligerar la nave, se empezaría arrojando la artillería, inicialmente la de hierro forjado y colado más pesada que la de bronce y que las anclas, que al fin de cuentas son los únicos elementos disponibles para retener el buque en caso de tener a necesidad de fondear, podían ser la única posibilidad de salvamento con la costa a sotavento.

449

Una última explicación a esta ausencia, y que nos parece la más veraz, puede ser que las anclas fueran empleadas para intentar retener al buque en su abatimiento contra la costa. Para ello los tripulantes deberían estar apercibidos de la presencia de la costa a sotavento, al contrario de lo ocurrido con el naufragio del galeón San Girolamo, y habrían arrojado las anclas con objeto de aguantar al barco frente al viento.

Según esta idea, las anclas deberían estar situadas en algún punto a barlovento de la posición actual del pecio, si no fueron retiradas con anterioridad.

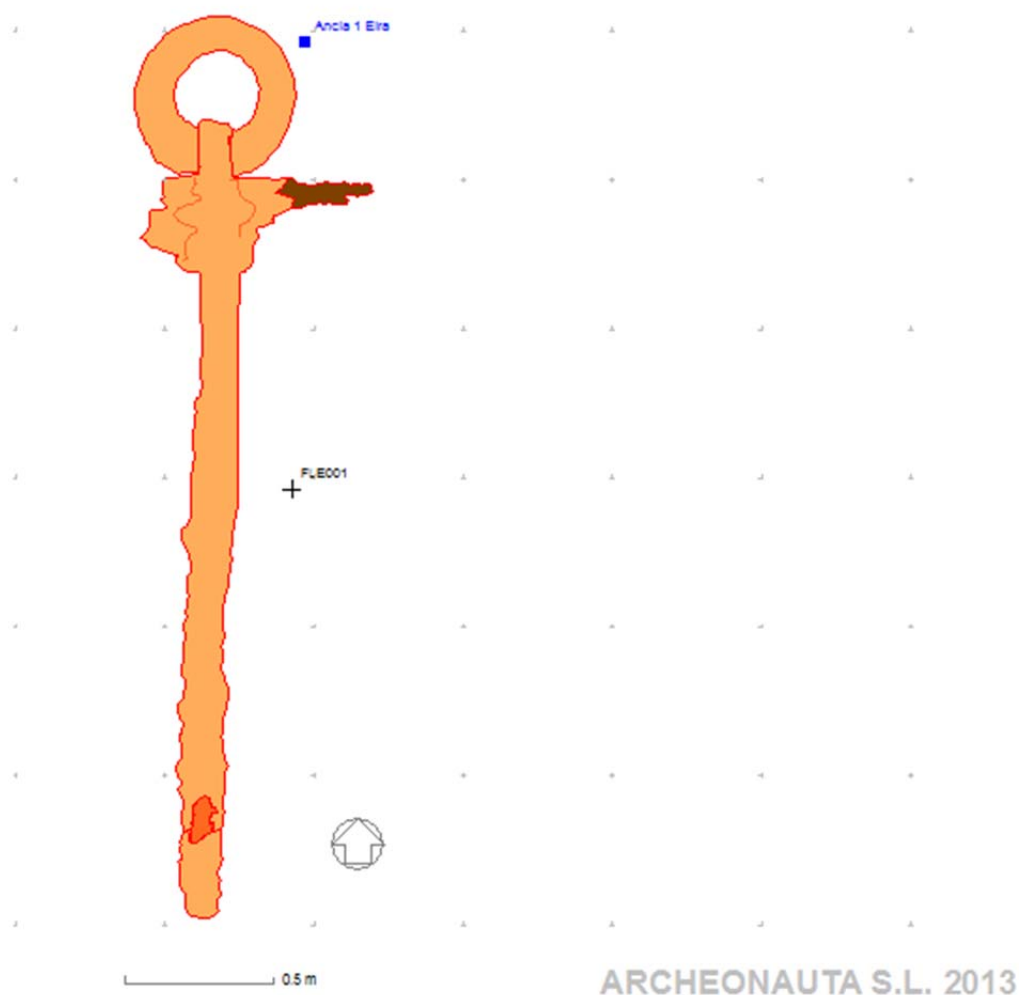
Al norte del peligroso bajo de la Eira, situado en el centro de la ensenada de Sardiñeiro, se localizó sobre el fondo un ancla de hierro forjado. El punto del hallazgo se encuentra a escasa distancia de varios pecios que hemos localizado en la



Arganeo del ancla FLE002. Fot: MSC.

zona<sup>430</sup>. Sus características la hacen coherente con una adscripción a un buque de finales del siglo XVI. Esta pieza la identificamos como de posible interés para nuestro trabajo puesto que hemos creído poder relacionarla con el pecio de punta Restelos. En principio procedimos a la georeferenciación y registro de la pieza localizada por buceadores deportivos. Desplazados al lugar donde se localizó la pieza<sup>431</sup>, se procedió a situarla mediante el uso de GPS adaptado a su uso subacuático. Se obtuvieron varias posiciones en sus extremos para mejorar la orientación general del ancla, de forma más precisa que la obtenida por el compás<sup>432433</sup>. Combinando ambos sistemas, el magnético y el obtenido mediante GPS, se pudo obtener una orientación del objeto. Tras posicionar y orientar la pieza, se procedió a realizar un fotomosaico de la misma con objeto de realizar la planimetría.

Tras esto se ejecutó una prospección en las proximidades del ancla. Para ello decidimos continuar el rumbo marcado por la caña del ancla, en la confianza de que



Ancla 1 La Eira FLE001

<sup>430</sup> Pecio del vapor francés Emilie Louis Delfruss, 1927; pecio de punta Carballeira de la Armada de 1596, pecio de Sardiñeiro de cronología indeterminada.

<sup>431</sup> Esta pieza recibió el código FLE001.

<sup>432</sup> Aguja magnética, brújula.

<sup>433</sup> Las lecturas del compás pueden verse afectadas por los campos magnéticos originados por la propia pieza y por el equipo de buceo del submarinista.

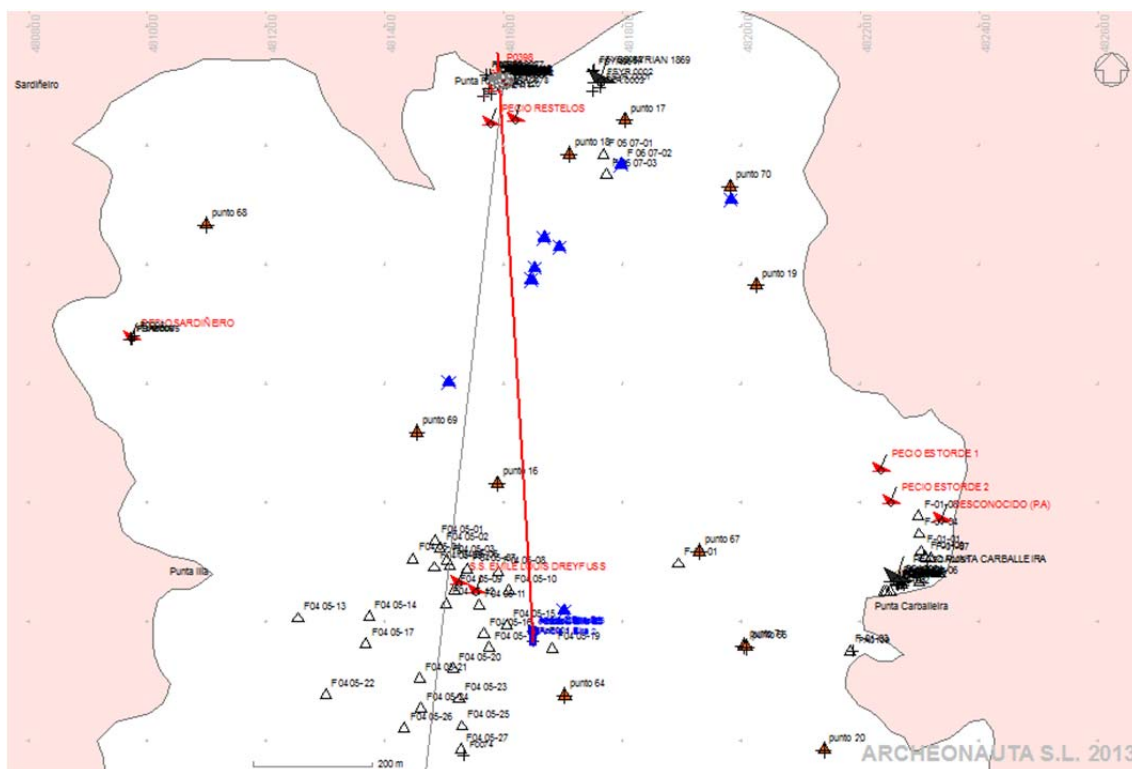
si, como indica la lógica, la orientación de la caña de esta pieza debía apuntar en la dirección aproximada de la situación del buque fondeado, era posible que nos condujera a nuevas piezas fondeadas por la misma embarcación.

La idea se confirmó plenamente, pues a unos 13 m de distancia en la orientación de la caña de la primera de las piezas, se localizó una segunda ancla (FLE002) en todo similar a la primera. Esta pieza fue asimismo referenciada y documentada en la misma forma que la anterior.

Ambas piezas están fabricadas en hierro forjado a excepción del cepo fabricado en madera, parte del cual se conserva en la primera de las anclas FLE001, parcialmente enterrada en el fondo arenoso. La segunda de las piezas, al estar situada sobre un fondo rocoso, ha perdido completamente su cepo. Ambas anclas se encuentran en un estado de conservación muy satisfactorio para sus circunstancias.

Morfológicamente podríamos adscribir las de una manera provisional a un mismo momento, es decir, muy probablemente, pertenecerían al mismo momento histórico y dada su disposición, a la misma nave. Su orientación, semejante en ambos casos, abona esta posibilidad. El ancla 1 (FLE001) está orientada claramente sur - norte, con una desviación de unos 1,6° al E. la segunda presenta una orientación más al oeste, concretamente al 321°.

Con respecto a la primera de las piezas FLE001, su posición es la de trabajo, es decir, con el cepo apoyado sobre el fondo y una de las uñas hincada. Sus medidas son de 3030 mm de longitud y 889 mm de ancho máximo, contando los restos conservados



La línea roja une el ancla FLE001 con el yacimiento de punta Restelos con la orientación marcada por su caña. Se muestran asimismo las anomalías geofísicas detectadas en la zona.



del cepo, la caña tiene una anchura de 161 mm.

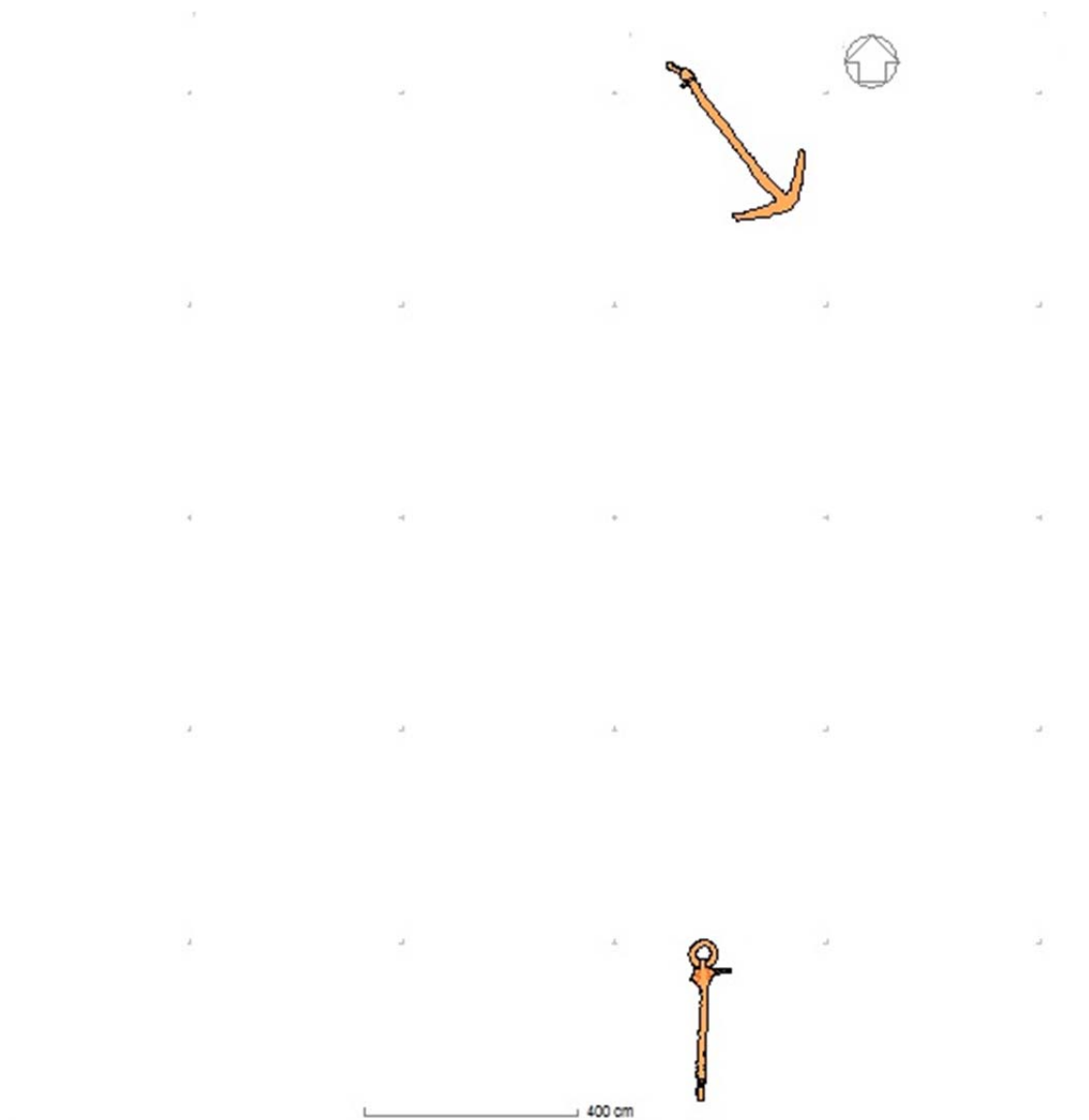
La pieza FLE001 conserva de forma parcial el cepo al estar situada sobre arena, lo que ha protegido parcialmente a su cepo del ataque de xilófagos.

Conserva el arganeo así como el resto de su estructura, afectada por el lógico proceso oxidativo. Al encontrarse alejada de cualquier otro elemento metálico, la pieza está en bastante buen estado de conservación.

La segunda de las piezas (FLE002) está situada exactamente sobre el eje Norte Sur con la primera. Conserva todos sus elementos, salvo el cepo de madera, dado que al estar sobre roca no ha tenido oportunidad de conservar rastro alguno del mismo.

La morfología y características de ambas piezas las hace perfectamente compatibles con una cronología de finales del siglo Ávila adscripción a algún pecio conocido en la

452



Disposición de las dos anclas localizadas en el bajo de La Eira

zona<sup>434</sup>, podría vincularse con el pecio de punta Restelos. Tipológicamente ambos elementos podrían haber formado parte del equipo de un buque de finales del siglo XVI y de las características estimadas para éste<sup>435</sup>

Un aspecto a favor de la adscripción al pecio de punta Restelos, es la orientación de la caña de la primera de las anclas (FLE001), si prolongamos ésta, nos conducirá a un punto situado a 49 m al E del yacimiento. Esta línea de abatimiento, prácticamente al 360°, marca además precisamente el rumbo del viento de travesía<sup>436</sup> para esta bahía, lo que abonaría la idea de que el buque que perdió estas anclas sea precisamente el que dio origen al yacimiento de punta Restelos.

Un aspecto que juega en contra de esta hipótesis es la distancia a la que se encuentran ambos puntos: 937 m. Es evidente que si la adscripción fuera correcta, el buque al estrellarse contra la costa ya no estaría unido a sus fondeos, pues la distancia es excesiva para la longitud del calabrote que debiera unir el buque a sus anclas.

Este aspecto lo explicamos mediante la posibilidad de que el buque perdiera sus anclas. Independientemente de si estas piezas pertenecen al pecio de punta Restelos o no, lo cierto es que ambas anclas fueron perdidas por cuanto permanecen en el fondo, una de ellas todavía en posición de trabajo. En ninguna de ellas se aprecian circunstancias que induzcan a pensar que no fueron recuperadas por quedar enroscadas al fondo, incluso la primera de ellas está situada sobre un fondo de arena. Por lo tanto o el buque las abandonó conscientemente, o bien los calabrotes que las



Posible arganeo de una tercera ancla, en este caso sobre el pecio. Fot: MSC.

<sup>434</sup> Conocemos al menos 5 en la ensenada del Sardiñeiro

<sup>435</sup> Partiendo de la hipótesis de que se trate de la nao (o galeón) anunciada de Portugal.

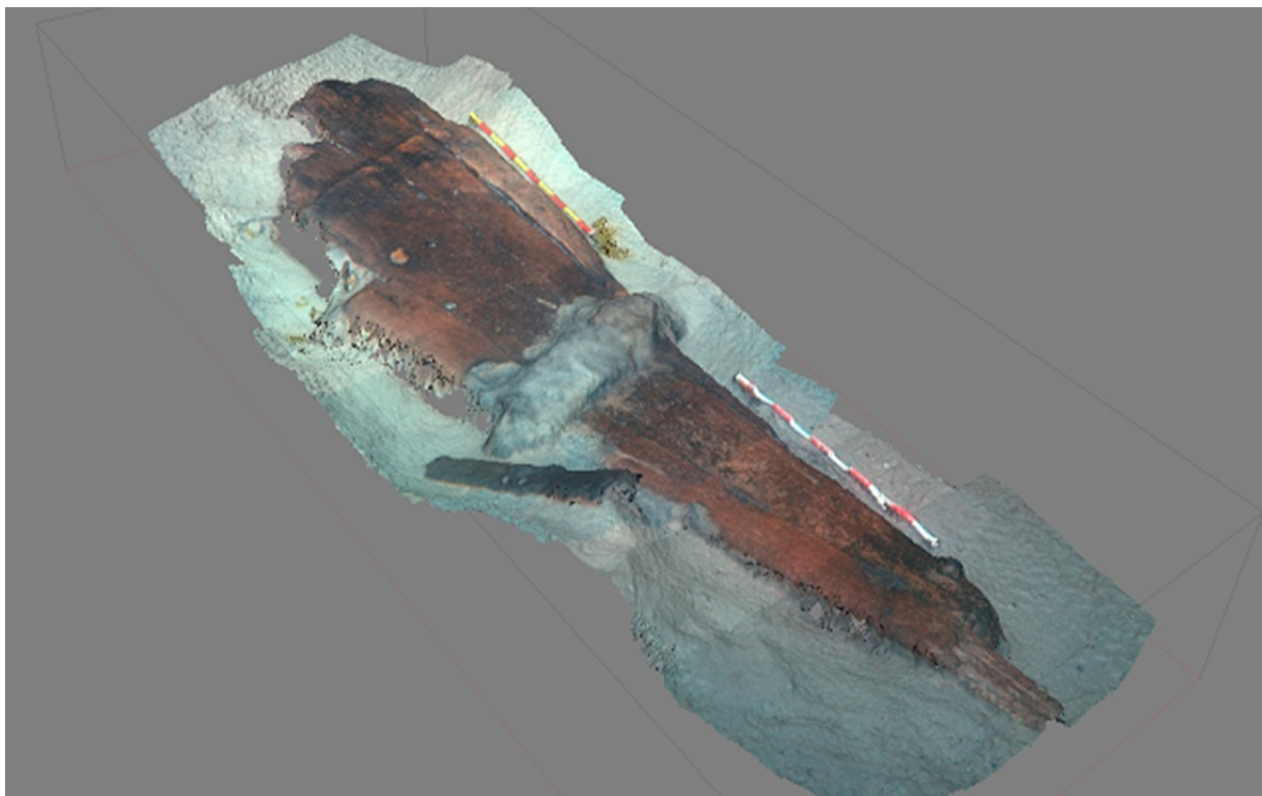
<sup>436</sup> Es el viento que incide directamente desde la entrada de un puerto o una bahía (Martínez - Hidalgo y Teran 1957).

unían a la nave faltaron o se rompieron.

La orientación de ambas piezas es en dirección a la costa, es decir, mientras las anclas estuvieron trabajando la tierra estaba a sotavento. Si hemos de suponer malas condiciones de mar en el momento de fondear (y fondear en este punto denota un intento desesperado de salvar el buque, pues nadie entraría en esta bahía sin mediar muy poderosas razones), ningún marino se libraría de su único recurso antes de estrellarse contra la costa.

Las anclas pudieron perderse al romper los calabrotes. El ancla FLE001 reposa sobre la arena, a barlovento de una de las estribaciones de piedra del bajo de la Eira, mientras que la FLE002 lo está directamente sobre roca. Los calabrotes estaban por tanto en contacto con la piedra del fondo, y al ser de fibras vegetales, es posible que el rozamiento acabara por partirlos<sup>437</sup>.

Otra hipótesis, documentada en naufragios similares, es que desde el buque se decidiese prescindir de las anclas y precipitarse contra la costa. Este proceso que no entra en la cabeza de ningún marino, sí puede producirse en personas no habituadas a la navegación, quienes en su desesperación piensan que la mejor opción es dirigirse hacia la costa para salvar sus vidas. En alguna ocasión los pasajeros, o las tropas transportadas, se han alzado contra los oficiales y la tripulación de los buques que los transportaban y, cortando los calabrotes de fondeo, condenaron a muerte a la



Restitución fotogramétrica del timón localizado en punta Restelos. Fotogrametría: José Luis Casabán.

<sup>437</sup> Sabemos que en la época se evitaba fondear sobre o en las inmediaciones de las rocas, entre otras cosas por este motivo.

mayoría de los que permanecían a bordo. Todo ello por alcanzar una costa que veían al alcance de la mano y, en su ignorancia de las cosas del mar, creían su salvación.

Aunque ambas no pasan de meras hipótesis, sí podrían explicar el motivo de la situación de estas anclas, tan alejadas del pecio al que le atribuimos el origen. La segunda de las hipótesis contribuiría a explicar el elevadísimo porcentaje de víctimas<sup>438</sup> producido en el galeón La Anunciada de Pedro de Ivella, una embarcación de gran porte, en un lugar no excesivamente expuesto, como es punta Restelos.

Una prospección por la zona en un radio aproximado de unos 40m alrededor del ancla FLE001 no ofreció nuevos hallazgos de interés. Consideramos necesario continuar con la búsqueda por la zona de nuevos elementos que permitan la hipotética localización de piezas similares<sup>439</sup>, además de comprobar si en las inmediaciones de la primera de las anclas se pudiera conservar más piezas de su cepo, las cuales serían muy interesantes de cara a realizar estudios de proveniencia y dendrocronológicos<sup>440</sup>.

Finalmente sobre el pecio fue documentado lo que podría ser un fragmento de caña y el arganeo de una tercera ancla, aunque esta de un tamaño sensiblemente menor.



Madera del pecio, muy afectada por el *Teredo navalis*, asomando entre la arena. C0013

<sup>438</sup> 243 muertos de 250 marineros y soldados de dotación.

<sup>439</sup> Los buques de la época transportaban más piezas de este tipo.

<sup>440</sup> Que en la línea marcada por las anclas se encontrara un segundo pecio, diferente del de punta Restelos, que se hubiera hundido sin recuperar las anclas es poco probable.



#### 8.6.3.8.-Madera

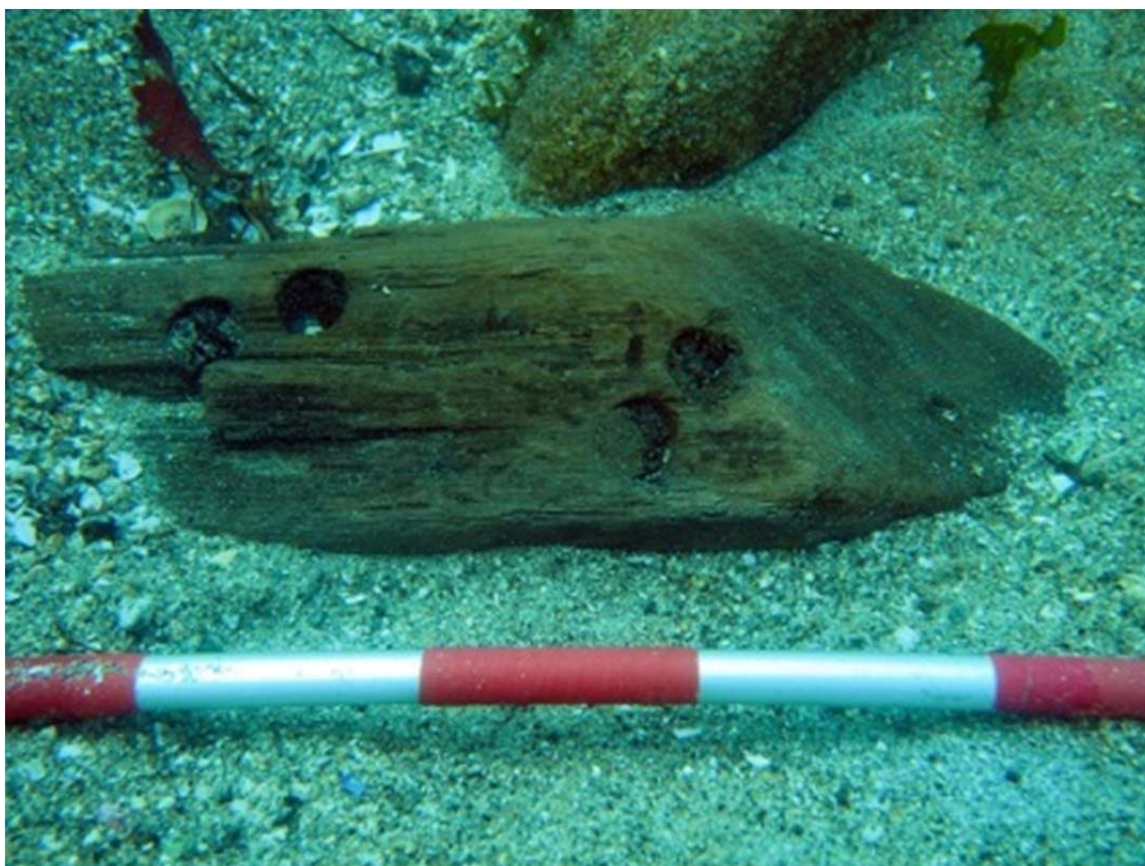
Sobre el yacimiento se han documentado varias piezas de madera, el gran tamaño de alguna sugiere que nos encontramos ante elementos estructurales del buque. Es significativa la escasez de elementos metálicos entre las piezas localizadas, limitándose los elementos de sujeción que pudimos percibir a pasadores de madera.

La presencia casi absoluta de piezas de madera como elemento de fijación a través de cabillas o pasadores de madera, con muy escasa presencia de clavazón metálica, nos indica una coherencia con la cronología propuesta. Conviene destacar entre los datos obtenidos de construcción naval en este yacimiento la escasez de elementos metálicos de unión entre las diferentes piezas estructurales de la embarcación.

Si bien determinados tipos de buques más antiguos utilizaron masivamente la clavazón metálica, en este momento, finales del siglo XVI el empleo de cabillas de madera está muy extendido en la navegación atlántica.

Tres son los grupos de objetos fabricados en este material o en el que el mismo es componente.

En primer lugar se encuentran las maderas estructurales del buque o que forman parte de su equipamiento. Una segunda categoría está constituida por objetos o



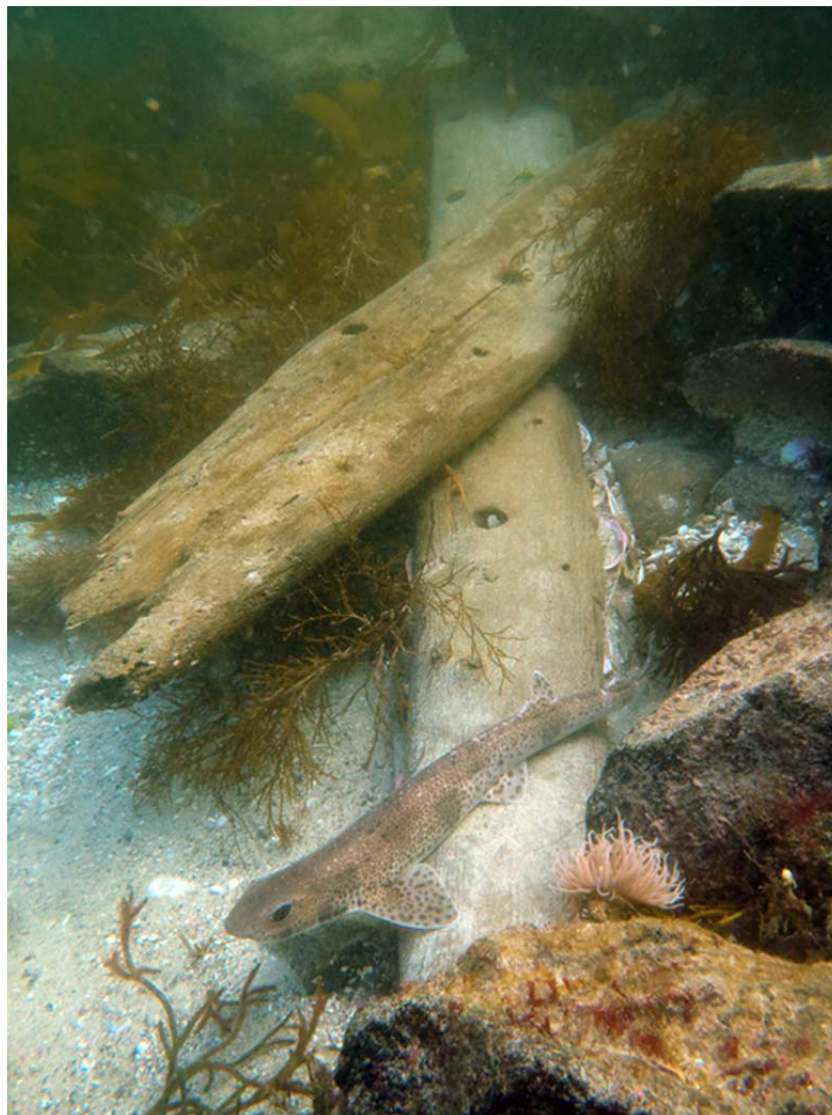
Pieza estructural de madera descontextualizada en la que se muestran cortes y pasadores de madera. Fot: MSC.

elementos de **madera** con piezas **metálicas** aparentemente ajenos a la estructura de un buque. Por último están aquellas maderas sin aplicación evidente.

En toda la superficie ocupada por el yacimiento, especialmente en aquellos lugares más profundos, se localizaron varias concentraciones de elementos de madera, entre ellas destacan las pertenecientes a partes estructurales del buque. Estas piezas presentan pasadores o espigas de madera con las que eran fijadas a otras piezas.

En la primera categoría, entre las piezas atribuibles a la estructura de un buque, destaca la presencia de varias tracas. Estas piezas aparecieron tras un temporal juntas y sueltas sobre el estrato rocoso. Su presencia la explicamos como resultado de haber sido desenterradas por el oleaje y expuestas, es posible que dichas piezas se mantuvieran en conexión bajo la arena y formaran parte de alguna estructura mayor conservada enterrada y fueran desmembradas durante ese episodio.

Las dimensiones conservadas de las mismas 2.649x284 mm y 1.789x225 mm. El tipo de pieza, dado su probablemente de cubiertas o mamparos, dado su escaso grosor



Tracas dispersas sobre el pecio de punta Restelos

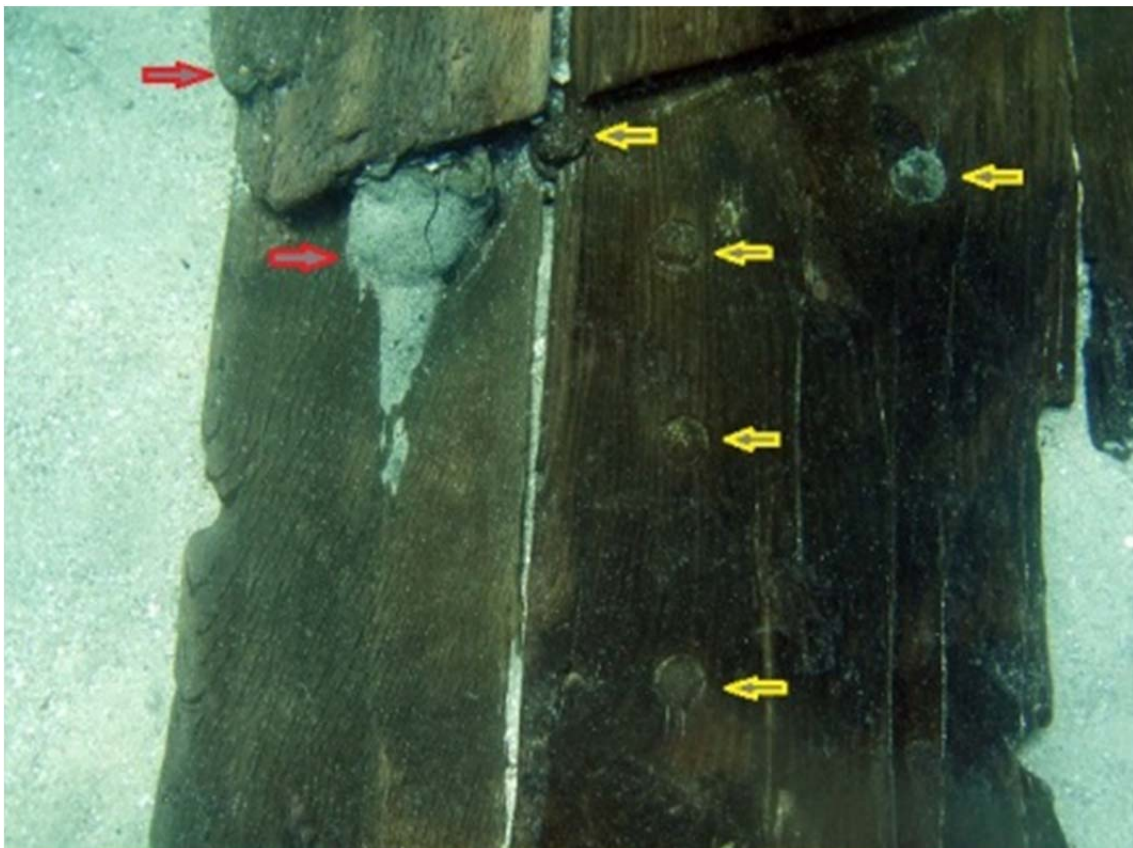


de 70 mm<sup>441</sup>. Otra pieza, aparecida en las inmediaciones debido a quedar expuesta por la pérdida de arena dio unas dimensiones de 2.422x250 mm con un espesor muy similar.

Todos estos elementos no fueron retirados del fondo y desaparecieron tras el invierno de 2012, sin volverse a ver.

Más allá de tracas, en el extremo sudoeste de la superficie ocupada por el pecio, se documentó una pieza de madera de sección cuadrangular parcialmente enterrada y cuya longitud documentada es de 2.241x283 mm. Se encuentra muy afectada por la acción de organismos xilófagos. Desconocemos su longitud total ya que desaparece bajo el sedimento. Aunque no se presenta expuesta continuamente, sí manifiesta su presencia durante los episodios de retirada de arena, que la hacen aflorar, sin poderla documentar nunca en toda su longitud. Su aspecto y dimensión mínima expuesta nos llevan a plantear que haya podido servir como bao de una cubierta.

Otros elementos, aparentemente estructurales, aunque sin ninguna adscripción conocida por encontrarse la mayoría de las veces fragmentados, aparecen en ocasiones dispersos por la superficie de arena, sobre los afloramientos rocosos, o bien englobados en determinadas concreciones metálicas.



Las flechas amarillas apuntan a pasadores de madera. Las rojas señalan clavos o una concreción férrica. Fot: MSC.

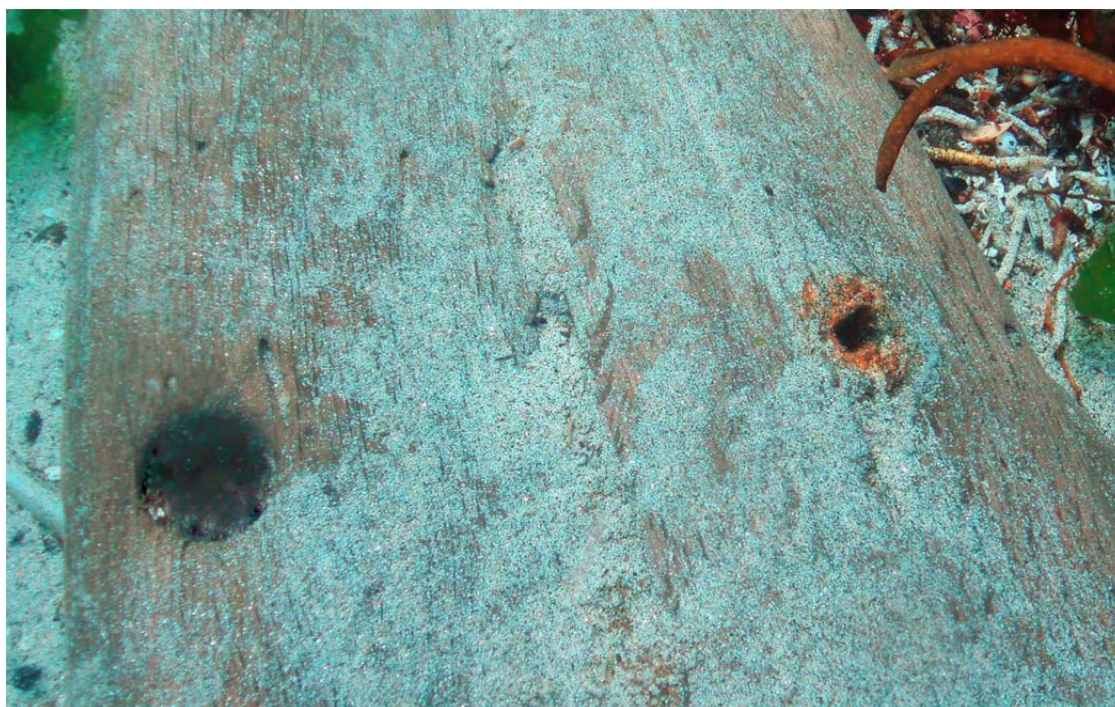
<sup>441</sup> Las tracas del casco del pecio de Ribadeo documentadas miden alrededor de 122mm de ancho.

La existencia de clavazón metálica, aunque documentada en varias piezas, se limita a unos escasos clavos de hierro de sección cuadrangular, de los cuales sólo se ha podido documentar su huella sobre la madera al haber desaparecido éstos por la oxidación. La mayoría de estos clavos, por su tamaño, no parecen haber tenido una función estructural, sino que en muchos casos parecen más bien resultado de trabajos utilitarios tras la construcción. Desconocemos la morfología de su cabeza por cuanto no se ha encontrado huella de las mismas. Algunas piezas son reconocibles tratándose en su mayoría tracas, además de algunos posibles baos. Otros fragmentos de madera no han podido interpretarse, bien por hallarse semienterrados o por su pequeño tamaño o falta de elementos formales que permitan identificarlos.

Algunas de las piezas se encuentran afectados por la broma (*Teredo navalis*) en distinto grado mientras que otros muchos no se hallan afectados en absoluto. Esta circunstancia pone de manifiesto una vez más la desaparición de la arena que ha puesto al descubierto en la actualidad piezas de madera que habían permanecido enterradas y a salvo del ataque de este xilófago. Mientras las afectadas, probablemente hayan permanecido expuestas durante más tiempo.

Los análisis realizados en esta campaña demuestran un origen báltico para varias de las maderas analizadas.

In the construction reports is mentioned that the timber will be provided from the best Albanian forests. The already analyzed in the European ForSEAdiscovery Project (PITN-GA-2013-607545), allow us to identify some species and provenance of some place from Nord East of actual Poland territory.



Traca con un orificio (a la derecha) para su fijación mediante una cabilla y un agujero de sección cuadrangular correspondiente a un clavo de hierro ya desaparecido. Fot: MSC.

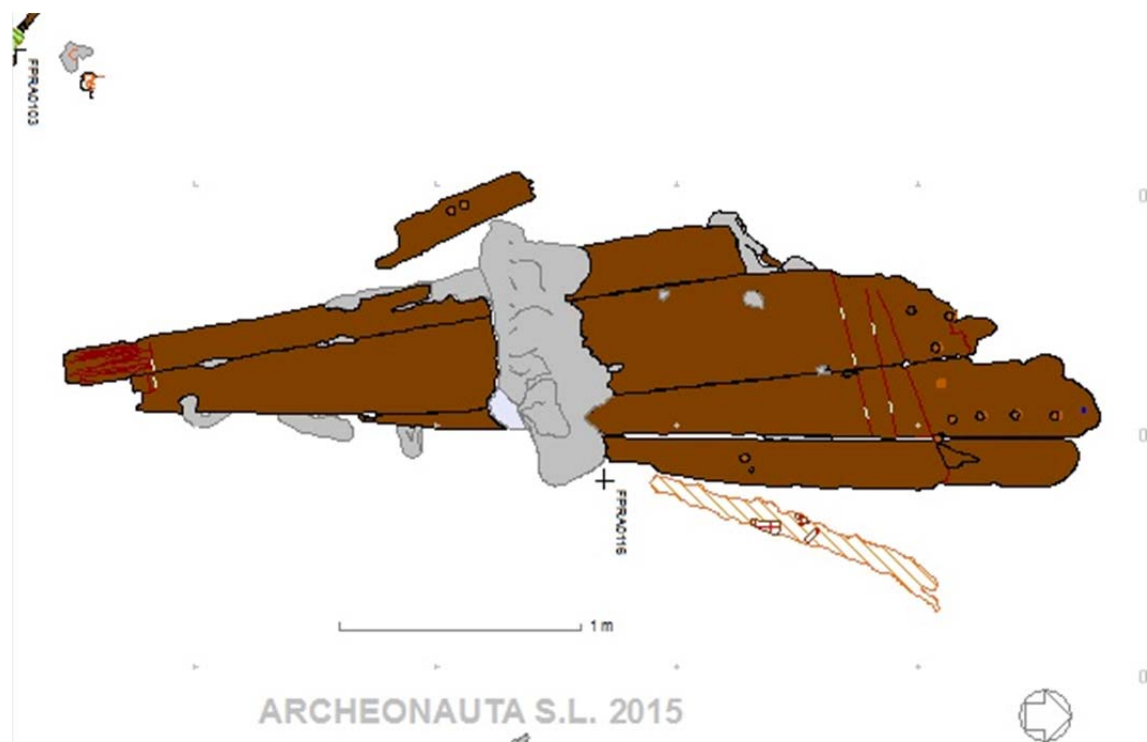


En conclusión sobre lo referente a la madera localizada en este pecio, es que se ha conservado, al menos algunos componentes de la misma. Se ha localizado numerosos fragmentos y piezas de gran tamaño, aunque ninguno en conexión. Es posible que bajo la arena se conserve parte de la estructura del buque ya que los hallazgos aparentemente son fragmentos arrancados de un depósito enterrado. Que este depósito conserve partes de la estructura entra dentro de lo posible.

#### 8.6.3.9.-Timón. FPRA0116

Una de las piezas más destacadas del yacimiento es un objeto formado por varias piezas de madera unidas por herrajes de hierro que hemos identificado como un timón. Se trata de una estructura formada por varias piezas de madera longitudinales unidas entre sí mediante herrajes, algunos de ellos ya desaparecidos y de los que únicamente subsisten sus marcas sobre la madera. Tiene una longitud conservada de unos 4,29 m de longitud por 1,21 m de ancho máximo. Se trata de un fragmento de la pieza original, la cual podría tener una longitud de casi el doble de la conservada.

460



Un hallazgo como éste resulta casi excepcional por ser este tipo de elementos los que primero suelen desaparecer en caso de naufragio, arrancados por el mar. No son muy numerosas las piezas de este tipo recuperadas para buques atribuidos a esta cronología. Sí una de las noticias más antiguas que podríamos vincular a la Arqueología Subacuática tuvo como protagonista una pieza similar. Ocurrió en 1683, cuando Archibald Miller de Greenock buceó en el pecio del buque ragusano San Juan

de Sicilia<sup>442</sup>, de donde recuperó su timón, el cual describe como de 28 pies de largo (unos 9,24m). Otro buque perteneciente a la malhadada expedición de 1588, La Juliana, hundido en Streedagh asimismo conserva su timón (Birch y McElvogue 1999, 271).

Esta excepcional pieza, única localizada en nuestro país para una embarcación de esta época, en la última campaña desarrollada en este yacimiento - año 2013 - apareció completamente desenterrada, directamente sobre el fondo de arena. Si ha sido arrastrada contra las rocas y hecha añicos o ha sobrevivido a los temporales subsiguientes es algo que hoy desconocemos. Hemos establecido más arriba el mecanismo que observamos en este pecio con respecto a los objetos que son arrojados contra la costa tras ser desenterrados de la arena que los conservaba. Mucho nos tememos que el mismo proceso ocurrido con la rueda de artillería localizada sobre las rocas en el año 2006 pueda ocurrir con el timón del buque.

Los diferentes largueros y piezas que componen el timón están unidos entre sí mediante cabillas o pasadores de madera. También se han documentado clavos en la



Timones de madera. National Service for Cultural Heritage , Lelystad. Holanda. Fot: MSC.

<sup>442</sup> Originalmente conocido como *Brod Martolosi*, estaba encuadrado en la Escuadra de Levante de la Armada de 1588. Se hundió en la isla de Mull, perteneciente al archipiélago de las Hébridas, situadas al oeste de Escocia.

superficie, además de concreciones metálicas que o bien marcan clavos o pasadores de hierro para fijar los herrajes que unían a esta pieza con el codaste del buque.

#### 8.6.3.10.-Elementos metálicos

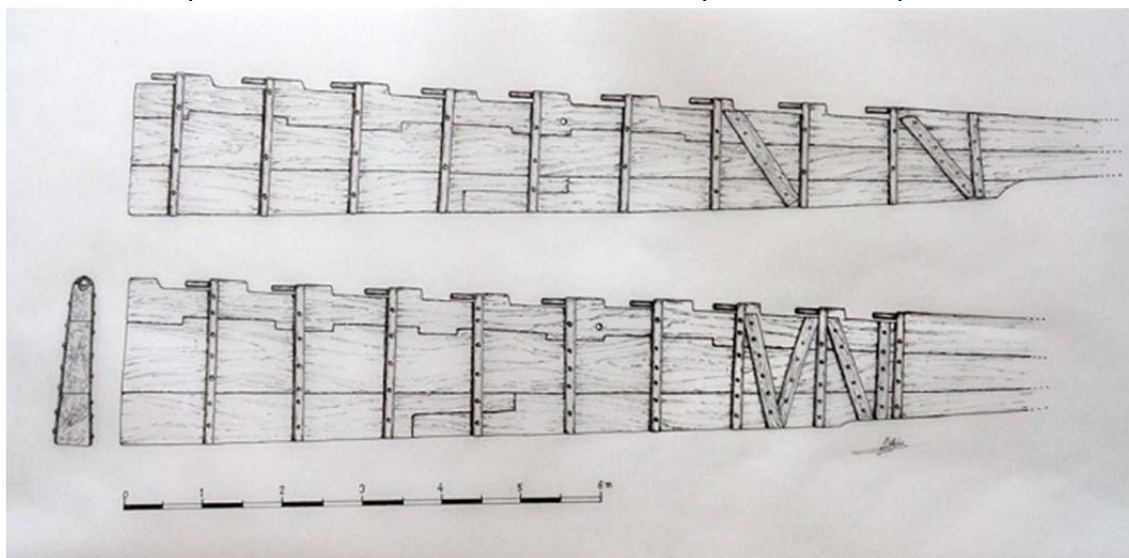
La inmensa mayoría de los elementos metálicos presentes en el yacimiento se encuentran englobados en varias concreciones, alguna de ellas de gran tamaño y la mayoría soldadas firmemente al sustrato rocoso. Estas amalgamas son resultado de la combinación de los elementos metálicos aglutinados con las arenas del fondo debido a las reacciones electroquímicas entre metales de diferentes composiciones y el propio medio.

Estas concreciones han englobado además otros materiales, que sin ser metálicos, se han visto absorbidos durante el proceso de formación. En medio de estas amalgamas se encuentran numerosos otros objetos englobados.

A pesar de que entre las numerosas concreciones localizadas en este yacimiento no se pueden distinguir claramente los objetos que las conforman, en ocasiones se aprecian algunos elementos que pudieran pertenecer a equipamientos metálicos del propio buque o sus aparejos. Es el caso de un aparente gancho de hierro. Otro ejemplo dudoso es el de un ancla o fragmento de la misma. Esta pieza en concreto se localizó parcialmente enterrada y concrecionada con otros elementos asimismo difíciles de identificar.

En diferentes puntos se han documentado fragmentos de plomo. En algún caso fragmento de lámina. La explicación más obvia para ellos que pudieran formar parte de un hipotético recubrimiento exterior de la obra viva del buque. Otra posible explicación para su presencia es que se trate de una reparación sobre el casco o en la obra muerta del buque.

El argumento de su espesor variará sensiblemente la explicación para la presencia de láminas de plomo, relativamente abundantes en pecios de la época. Los forros de



Dos alternativas de reconstrucción del timón del pecio de punta Restelos. (Dib.: Enric Juhe Corbalán)

casco suelen ser de escaso espesor 1 - 2 mm con objeto de ahorrar en materiales y limitar el peso para aumentar la capacidad de carga. Por lo que para láminas mucho más gruesas es necesario buscar una explicación alternativa.

Una tercera hipótesis para este tipo de láminas es que las mismas fueron utilizadas para proteger el oído de las piezas de artillería, y evitar así el acceso de agua a la cámara, donde se depositaba la carga explosiva, a través de este orificio.

Un objeto metálico localizado al oeste del área ocupada por el pecio, no hemos podido encontrarle paralelos, por lo que desconocemos su uso. Se trata de una pieza oblonga de unos 700 x 400 mm fabricada probablemente en metal. Se encuentra exenta sobre el fondo de piedras cubierta por la arena. Sólo se ha manifestado una vez en el año 2012.

Durante las tareas de recuperación de un mortero de bronce (FPRA0084), englobado en una concreción, se localizó y extrajo una pieza en aleación de bronce que hemos identificado como el extremo distal de un botafuego (FINPRA0077), pieza utilizada para aplicar una mecha encendida al oído de las piezas de artillería cebado con pólvora fina y que comunicaría la ignición a la recámara de la pieza. La mecha se enrollaría alrededor de la vara del botafuego y se haría firme en la Y de bronce, que en forma de gallo hemos recuperado.



Objeto metálico de uso desconocido

De numerosas otras concreciones no podemos más que constatar su existencia por cuanto su estado y localización no permiten aventurar su naturaleza.



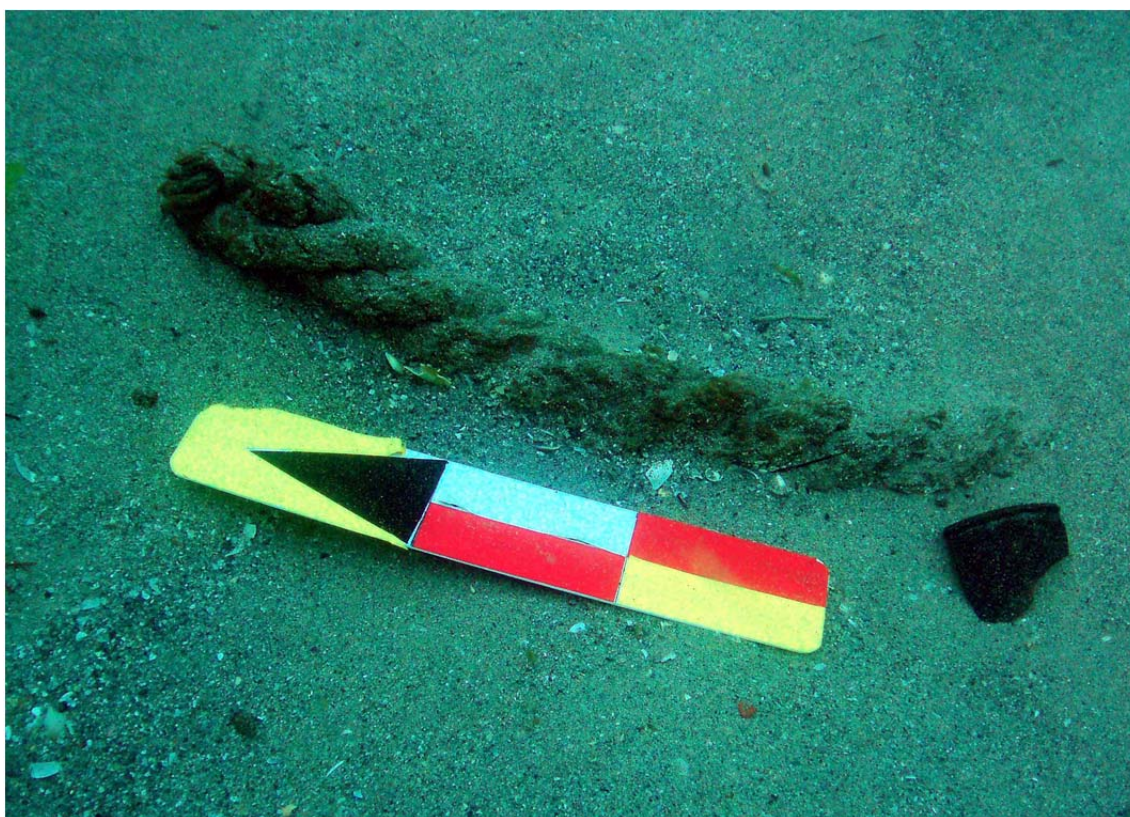
### 8.6.3.11.-Cabuyería

En el pecio en diferentes ocasiones se han documentado cabos de calibre medio. Su función a bordo debió ser para la jarcia de labor, no documentándose cabos gruesos como estachas o calabrotes.

### 8.6.3.12.-Artillería

Al compás de la disposición de la arena que alternativamente cubre y descubre parte del yacimiento, en ocasiones han quedado al descubierto piezas de artillería de diferentes facturas y composición. El conjunto documentado hasta ahora lo componen ocho piezas que se desglosan en dos grandes pedreros de bronce, cinco piezas de hierro colado de carga frontal y una aparente bombardita de hierro forjado - la primera aparecida en aguas gallegas.

La documentación que se conserva en el Archivo de Simancas conserva los inventarios de la artillería de la Flota Ilírica a la cual hemos atribuido el pecio de punta Restelos, en concreto al galeón Nuestra Señora de la Anunciada. Este buque, construido por ragusanos en los alrededores de Salerno y marinado por hombres del mismo origen, estaba armado con piezas de artillería de bronce de origen genovés (más del 60%) y napolitano, las cuales comprendían numerosos pedreros. Junto a estas se alineaban algunas piezas de hierro colado de posible origen inglés, que se pueden atribuir, por su peso, a piezas del tipo minions, sakers (sacres) y demi culverins (media culebrina).



Fragmento de cabo. Fot: MSC.



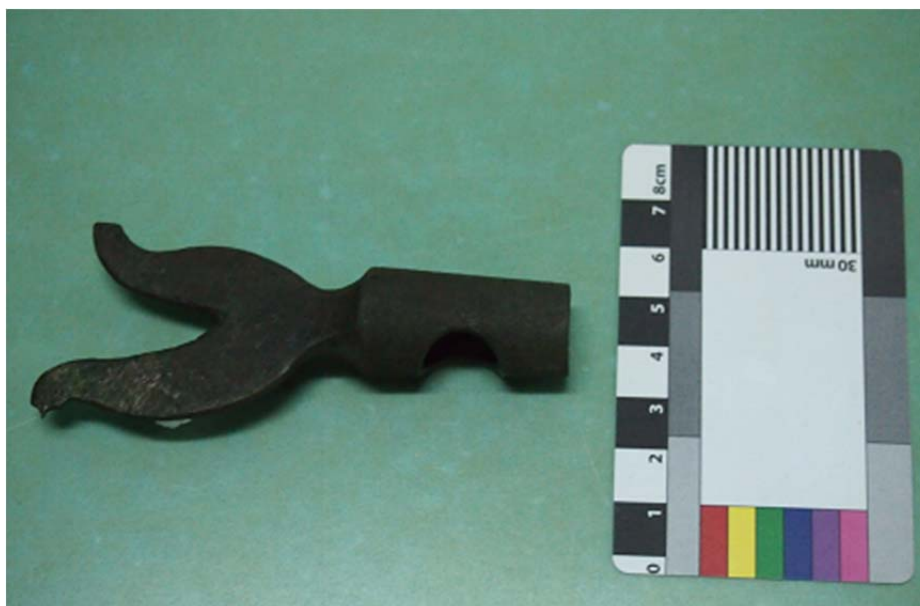


Concreción en la que se engloban diferentes elementos, incluso madera. Fot: MSC.

La comparación entre las piezas de artillería adscritas al galeón Hispano - ragusano - italiano *Santa María de la Anunciada* y las localizadas en el pecio de punta Restelos, nos permite relacionar los restos localizados con el citado galeón adscrito a la Armada de Portugal hundido en la noche del 28 de octubre de 1596.



Armas de fuego individuales concrecionadas sobre el fondo. Fot: MSC.



Botafuego tras su restauración. (FINPRA0077)

A través de las fuentes escritas conocemos la dotación artillera del galeón Santa María de la Anunciada.

| Tipo de pieza      | Material       | Peso quintales | Proyectil Libras |
|--------------------|----------------|----------------|------------------|
| Media culebrina    | Bronce         | 28q, 7 libras  | 12               |
| Falconete          | Bronce         | 10q, 72 libras | 3                |
| Pedrero            | Bronce         | -              | 12               |
| Pedrero            | Bronce         | -              | 12               |
| Pedrero            | Bronce         | -              | 12               |
| Pedrero            | Bronce         | -              | 12               |
| Pedrero encamarado | Bronce         | -              | 2                |
| Pedrero encamarado | Bronce         | -              | 2                |
| Pedrero encamarado | Bronce         | -              | 2                |
| Pedrero encamarado | Bronce         | -              | 2                |
| Esmeril pedrero    | Bronce         | -              | 3                |
| Esmeril pedrero    | Bronce         | -              | 3                |
| Esmeril pedrero    | Bronce         | -              | 3                |
| Pieza              | Hierro         | -              | 13               |
| Pieza              | Hierro         | -              | 13               |
| Pieza              | Hierro         | -              | 13               |
| Pieza              | Hierro         | -              | 9                |
| Pieza              | Hierro         | 25q            | 13               |
| Lombarda           | Hierro forjado | -              | 5                |
| Lombarda           | Hierro forjado | -              | 5                |

En total el galeón estaba armado con 17 piezas de bronce y siete de hierro. Dos de las piezas eran lombardas que se reconocían inútiles por obsoletas <<no son de ningún servicio>>.



#### 8.5.3.12.1.-Piezas de bronce

Hasta el momento se documentaron dos piezas de bronce sobre el pecio, se trata de dos pedreros cuyo origen podemos rastrear hasta cierto punto. Así por sus características les podemos atribuir un origen que casa a la perfección con la identificación propuesta para este pecio.

Por otra parte el que ambos se encuentren boca abajo impide discernir si los mismos presentan alguna iconografía, inscripciones relativas a su fabricante, peso, lugar de fundición, etc. Incluso la presencia o no de asas es una incógnita hasta el momento en que sea posible voltear estas piezas y proceder al estudio de su cara oculta.

El motivo para que ambas piezas estén en tal posición, más que en la casualidad, creemos radica en que las piezas se hundieron con el barco y, al ser más ligeras las cureñas a las que se encontraban unidas, ambas piezas quedaron boca abajo arrastradas por su propio peso. Ambas piezas se encuentran englobadas, en una concreción metálica que las ancla al fondo. En caso de que en algún momento se quisiera recuperar estas valiosísimas piezas que podrían aportar mucha información histórica, sería necesario picar la concreción que las aprisiona.

Una de las dos piezas (FPRA0111) ha sido identificada por sus características visibles como de origen napolitano, mientras que la otra (FPRA0092) muy probablemente tenga un origen genovés (Ridella 2014). En el primer caso la identificación está fundamentada en la particular forma de las molduras de la boca, la presencia de un solo refuerzo y de un anillo en el oído, aspecto este último ausente en la artillería del siglo XVI de otros estados italianos como Venecia, Génova o Sicilia; únicamente

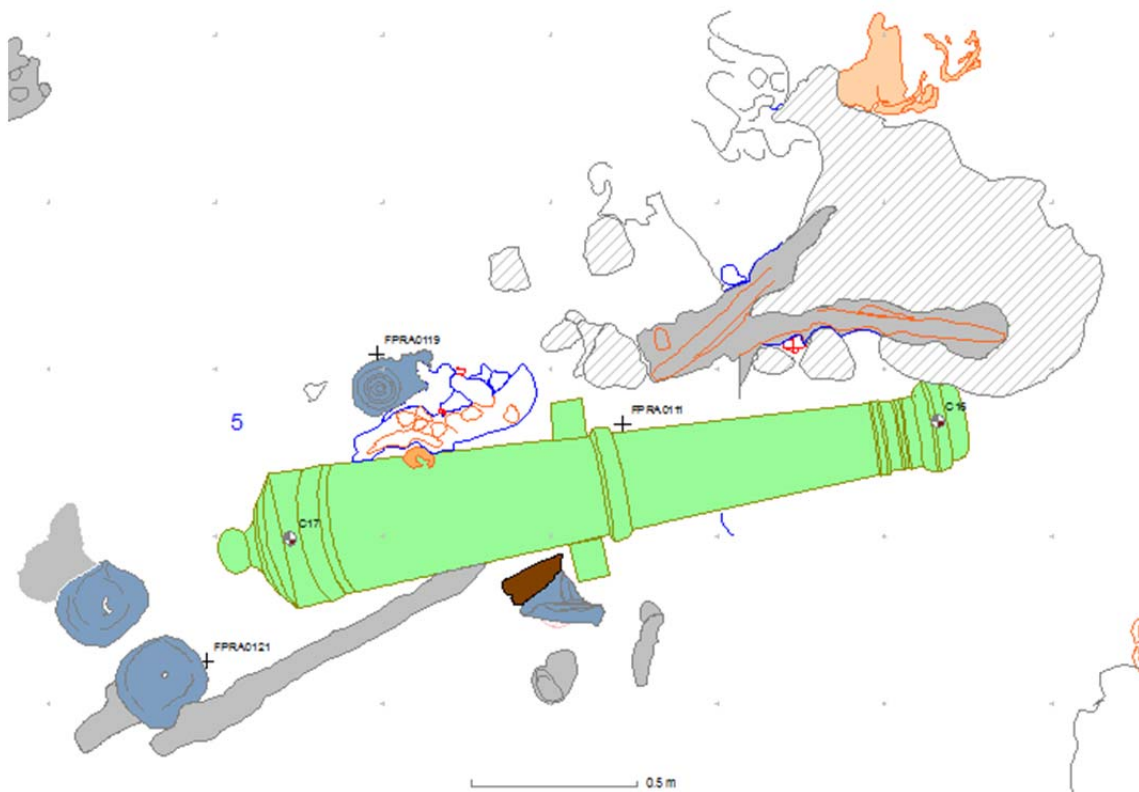


Aspecto parcial de una concreción donde se aprecia alguna cerámica integrada y piedras, aparentemente de lastre. Fot: MSC.



en los estados pontificios y en la Toscana se pueden apreciar esporádicamente esta característica. La forma de la culata, escasamente prominente, es asimismo una indicación de una conexión napolitana (Ridella, San Claudio y Casabán 2015).

Las molduras de la boca son asimismo de traza napolitana, iniciada a mediados del siglo XVI y continuada a lo largo del resto de ese siglo y todo el XVII. Esa misma forma incluso permite identificar al fundidor como perteneciente a la familia Giordano activa en Nápoles durante esa época (Ridella, San Claudio y Casabán 2015). Y datar la pieza concretamente a partir de 1565 (Ridella 2011).



468

Pedrero FPRA0111

Ambas son piezas son muy similares a otra localizada en el año 1987 en el pecio de punta do Diñeiro, la cual fue retirada por personal de la Armada Española y que hoy se conserva en el Museo Naval de Ferrol.



Espada ropera del pecio de punta Restelos. Fot: MSC.

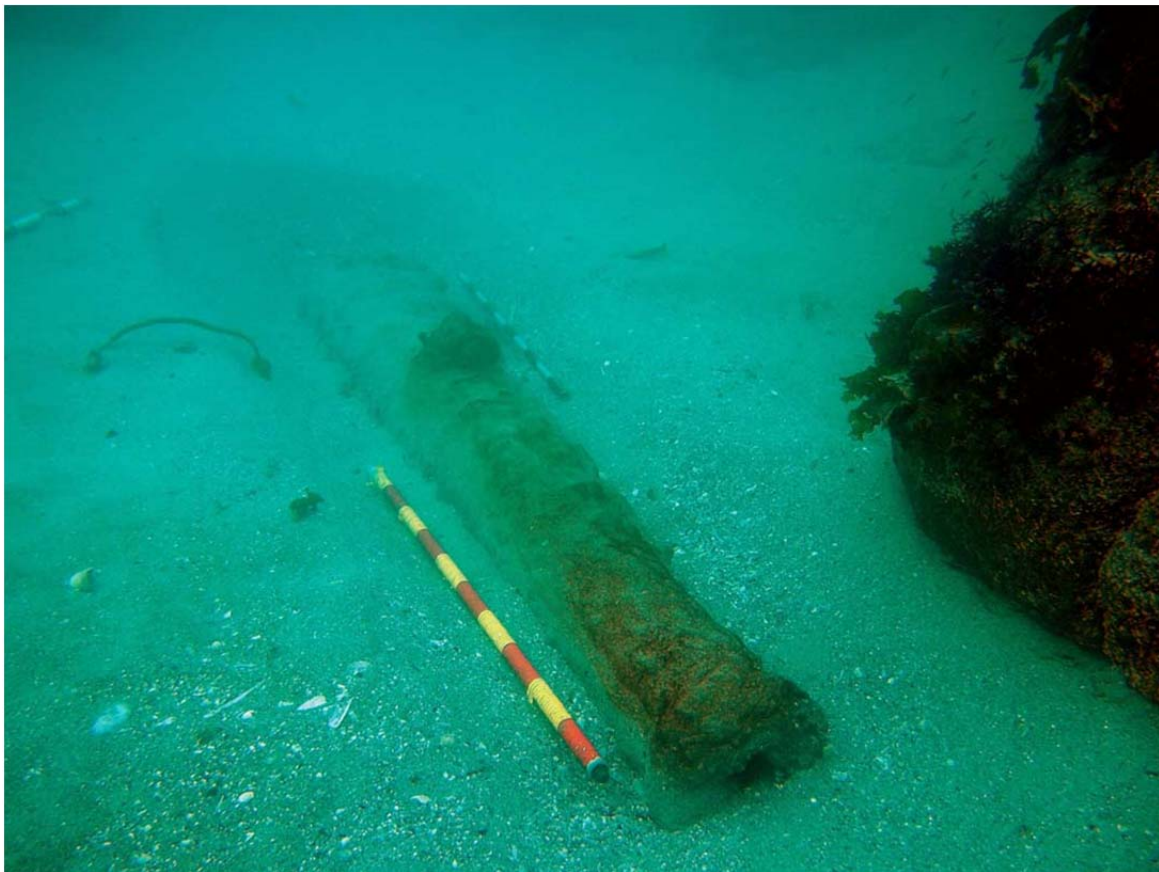
#### 8.5.3.12.2. -Piezas de hierro colado

En el pecio se han localizado cinco piezas de hierro colado.

Una de las piezas de hierro colado (FPRA0125) tiene su origen en el sur de Inglaterra y ha sido descrito como una pieza de artillería <<comercial>> (Ridella 2014) de un tipo producido entre las décadas de los 70 y 80 del siglo XVI, probablemente se trate de un sacre. Ridella menciona en su comunicación la documentación de varias de estas piezas en el inventario de buques comerciales que recalaron en el puerto de Génova a principios de la década de 1570, además de la presencia de dos piezas similares en el pecio de Sciacca, Sicilia, hundido en 1581. Este tipo de piezas ya se encontraban presentes en el inventario de los buques de la Armada de 1588.

Piezas muy similares han sido documentadas en el pecio Gresham Ship (Chíobháin 2014).

Las otras cuatro piezas de artillería se encuentran envueltas en densas concreciones que impiden apreciar característica formal alguna que nos permitan identificar un origen. Para ello sería necesario proceder a una limpieza de las mismas.



Pieza de artillería de hierro colado. FPRA0112

### Medidas piezas artilleras punta Restelos

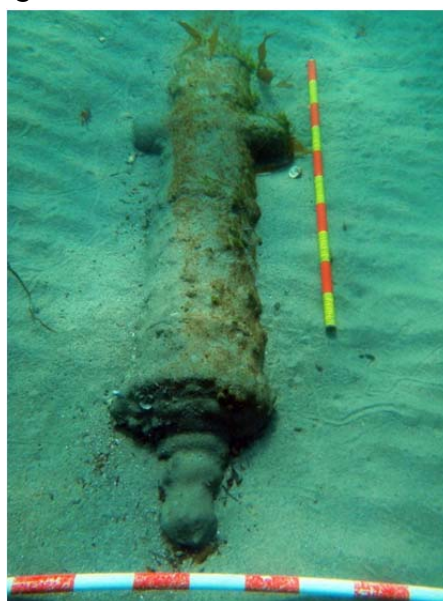
| Pieza    | Tipo | Long total | Ø muñón (min/máx.) | Calib | Ø molduras boca | Ø molduras boca | Ø en los muñones | Long muñones (máx.) | Ø en el oído |
|----------|------|------------|--------------------|-------|-----------------|-----------------|------------------|---------------------|--------------|
| FPRA0111 | P    | 209.5      | 9.9 / 10.6         | 16.2  | 32              | 24.5            | 31.5             | 8.9                 | 32           |
| FPRA0092 | P    | 198        | 9.8 / 9,8          | 16.4  | 27.5            | 24.5            | 26.3             | 9.1                 | 32           |

470

| Pieza                   | Tipo                       | Long | Ø<br>muñón<br>(min/<br>max) | Calib | Ø<br>moldur<br>as boca | Ø<br>cuello<br>boca | Ø en<br>los<br>muñone<br>s | Long<br>muñón | Ø<br>en<br>el<br>oído |     |    |
|-------------------------|----------------------------|------|-----------------------------|-------|------------------------|---------------------|----------------------------|---------------|-----------------------|-----|----|
| FPRA0112                | Double reinforced          | 229  | 19.5                        | 6.9   | 25                     | 19.5                | 27.5                       | 9.8           | 31                    |     |    |
| FPRA0125                | Double reinforced (inglés) |      |                             | 238   | 10.9                   | 8.7                 | 25.5                       | 21.5          | 26.5                  | 9.3 | 33 |
| FPRA0126 <sup>443</sup> | Double reinforced          |      |                             | -     | -                      | -                   | -                          | -             | -                     | -   | -  |

No se puede descartar que en alguna de las concreciones localizadas, algunas de gran tamaño, se enmascaren otras piezas de artillería, además es posible que, enterradas en la arena, se conserve alguna otra.

Es de destacar que no hemos encontrado demasiada munición ni para las piezas de artillería ni para armas portátiles como resulta muy habitual en este tipo de pecios, lo que nos lleva a pensar que la mayoría de estos elementos puedan estar enterrados en la arena. Entre



Pieza de hierro colado de punta Carballeira FPRA0125 donde se aprecia el elevado desarrollo del cascabel característico de las piezas fundidas en Inglaterra. Fot: MSC

<sup>443</sup> Demasiado concrecionado para obtener medidas fiables.



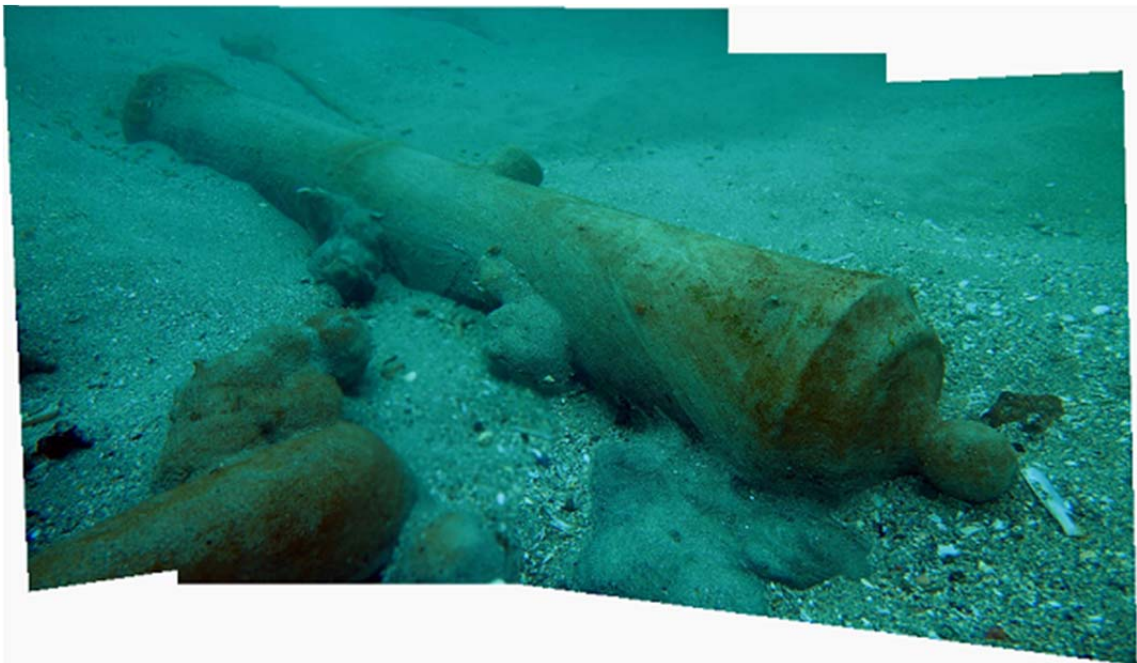
la munición documentada se encuentra un bolaño de piedra caliza y varios tiros de hierro.

#### 8.5.3.12.3.-Bombarda

Entre las piezas artilleras presentes se ha podido identificar lo que aparentemente es un cañón de hierro forjado de retrocarga (bombarda). Esta identificación se ha realizado sobre lo que parece ser una caña de hierro anillada. Esta pieza de artillería es un ejemplo interesante y único en la comunidad autónoma gallega que sepamos de momento.

La comparación entre todas las piezas localizadas y la dotación conocida como embarcada en Lisboa en el galeón *Santa María de la Anunciada*, nos lleva a

471



Pieza artillera de tipo pedrero FPRA0092



Culata del pedrero FPRA0111. Se puede apreciar su forma y la presencia de un único anillo en el oído. Fot: MSC.



proponer que muy probablemente nos encontremos en punta Restelos ante los restos de esta nave.

Entre los objetos auxiliares a la operación de piezas artilleras, se ha localizado una pieza, ya descrita en su lugar, en aleación de bronce que pudiera pertenecer a un botafuego, tiene forma de gallo, y se conserva en muy buen estado.

#### *8.6.3.13.-Armas ligeras*

Se aprecian, concrecionados sobre el fondo, entre otros numerosos objetos metálicos de forma alargada que se han identificado como armas portátiles (arcabuces, mosquetes o similar). Uno solo de estos elementos se localizó exento, aunque sin la culata. A simple vista se apreciaba la palanca que accionaba el mecanismo de aplicación de la mecha al oído del arma. Esta pieza como la mayoría de los materiales arqueológicos localizados en el yacimiento, no fue extraída siguiendo las órdenes de la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia, desconocemos si todavía se conserva.

#### *8.6.3.14.-Armas blancas*

Entre las armas blancas destacan las espadas, todas ellas con guarnición de lazo, aspecto éste que encaja cronológicamente con la atribución dada a este buque. Se ha documentado la presencia de algunas piezas completas, además de la guarda y lazos de otras y la empuñadura perfectamente conservada de otra más, incluso con el alambre - probablemente de oro o bronce - empleado para afirmar la mano. Al elevar del fondo una de las ruedas de armón de artillería recuperadas en este pecio



Possible arcabuz concrecionado sobre el yacimiento. Fot: MSC..

se recuperó el extremo distal de una posible hoja de espada.

Durante los trabajos desarrollados en el año 2013, se documentó la empuñadura de un arma blanca que aparentemente está formado por una o dos piezas de madera dispuesta alrededor de la espiga de la hoja. Alrededor de este elemento se dispusieron varias vueltas de alambre, tanto lisos como en espiral y torcido.

La disposición sobre la pieza de madera es una vuelta de alambre torcido de dos hilos y dos vueltas de alambre liso de sección aparentemente cuadrangular. Sueltas y por encima del conjunto descrito se disponen varias vueltas de alambre en espiral. En un extremo, asimismo suelto, sin formar cuerpo con la empuñadura se encuentran dos alambres en espiral paralela.

Al impedir la Dirección Xeral de Patrimonio la retirada y por tanto la conservación de los elementos muebles localizados durante los trabajos de 2013, poco más podemos añadir a tan interesante objeto.

#### *8.6.3.15.-Armas de fuego individual*

Entre los elementos documentados en punta Restelos destacan numerosas armas de fuego portátiles (arcabuces, mosquetes o similares). Todos ellos se encuentran concrecionados sobre el fondo de piedra o sueltos entre la arena. Un arcabuz se ha encontrado suelto entre la arena, entero, a falta de la culata.

No podemos considerar toda la panoplia de armas detectadas a la dotación de armas del buque. Más bien es posible que la mayoría pertenezca a las tropas transportadas. Las piezas de armadura por ejemplo podrían pertenecer tanto a tropas de infantería



Empuñadura de espada. Fot: MSC.



como de caballería. Estas últimas fuerzas, a pesar de que habían ido abandonando paulatinamente gran parte de la armadura de la caballería pesada, todavía conservaban piezas como petos y espaldares, así como cascos y yelmos. Con respecto a las armas ofensivas a las tradicionales lanzas, espadas o mazas, se suman las armas de fuego como los arcabuces o las pistolas de rueda, especialmente en las fuerzas de caballería de origen alemán. (O'Donnell y Duque de Estrada 1988).

#### *8.6.3.16.-Equipamiento defensivo*

Las armaduras se utilizaron en los ejércitos europeos hasta bien entrado el siglo XVII, desapareciendo prácticamente de los campos de batalla a finales del mismo, cuando la proliferación de armas de fuego las volvieron obsoletas. Este equipamiento quedó prácticamente reducido a situaciones ceremoniales. A finales del siglo XVIII Napoleón autorizó el empleo de corazas en algunas unidades militares. Durante la Guerra de Secesión estadounidense se emplearon petos. No sería hasta la Primera Guerra Mundial cuando reaparecerían los cascos metálicos para proteger la cabeza (Reid 1987, 239), llegando en la Segunda Guerra Mundial a aparecer nuevas corazas que en base a materiales textiles protegían a soldados y aviadores de la metralla. Una nueva edad de oro de las armaduras personales vivimos en nuestra época con la aparición de diferentes protecciones tanto balísticas como antifragsión.

En el pecio se han localizado dispersos entre otros restos cierto número de elementos y piezas de armadura que se han clasificado dentro de las armas defensivas, junto a varios morriones o cascos.



Mosquetero con su arma. Jacob de Gheyn *Waffenhandlung von den Rören Musquetten undt Spiessen* 1607. Museo Británico.

Los morriones españoles fueron los cascos más populares de su época, conocidos como olla de piquero, eran muy pesados, aunque un relleno de pelo o paja bajo un tejido los hacía más confortables (Tincey y Hook 1988, 11).

Entre las concreciones y elementos sueltos dispersos por el fondo, aunque en ocasiones fuertemente concrecionados, hemos podido discernir piezas de armadura tal como un peto, o más probablemente espaldar de hierro FPRA0122. Otros muchos elementos similares, aún deformados o aplastados aparentemente son asimismo piezas de armadura.



Pieza de armadura, probablemente un espaldar FPRA0122. Fot: MSC.



Morrion español de infantería localizado en las inmediaciones del pecio



### 8.6.3.17.-Munición

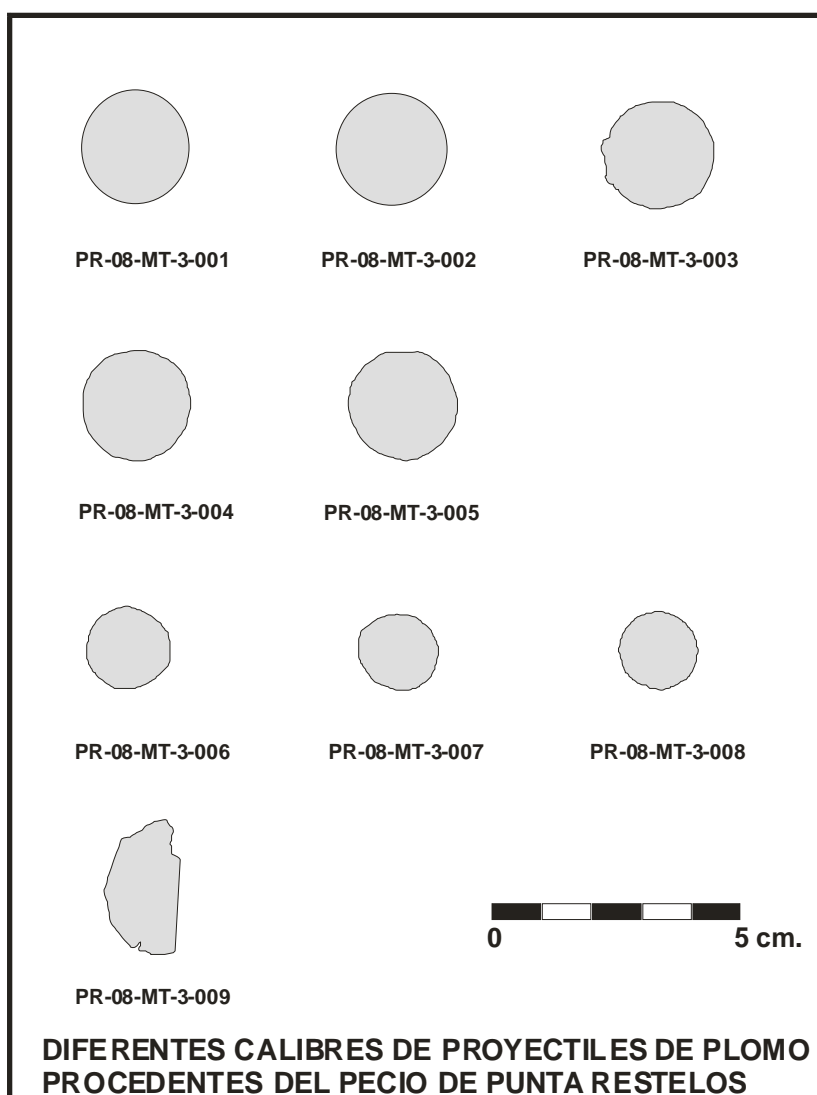
Se han documentado diversa pelotería de artillería en hierro, un bolaño de piedra caliza destinado a los pedreros y balas de plomo para empleo en armas individuales o como metralla en piezas de artillería.

Dos son los calibres documentados en el capítulo de armas individuales, quizás correspondientes a armas tipo arcabuz que utilizarían el calibre más pequeño y otro calibre de mayor tamaño, dedicado a su empleo en armas tipo mosquete o como metralla en las piezas de artillería.

Entre la munición de armas individuales en plomo destaca uno (PR-08-MT-3-009) perteneciente al tipo de proyectiles de plomo enramados o angelotes. Este elemento, a diferencia de los hallados en Punta Carballeira, es de sección semicircular. Eran utilizados en la época para romper la cabuyería del buque enemigo, y así inutilizar el velamen y la maniobra del mismo, aunque parece poseer características antipersonal temibles.

Otras piezas documentadas pertenecen a proyectiles de mosquete de diferente calibre.

476





Rueda N. ° 1 FPRA0080. Fot: MSC.



Bala encadenada del pecio de San Antón I, similar a la pieza PR-08-MT-3-009 Fot: MSC.

#### 8.6.3.18.-Carga

La carga transportada por este buque estaba compuesta por la impedimenta necesaria para las operaciones del ejército en tierra firme, además de los efectivos militares transportados con sus posesiones personales y equipamiento. Gran parte, si

no la mayoría del armamento descrito pertenece a este capítulo, más que a las capacidades ofensivas o defensivas del propio buque.

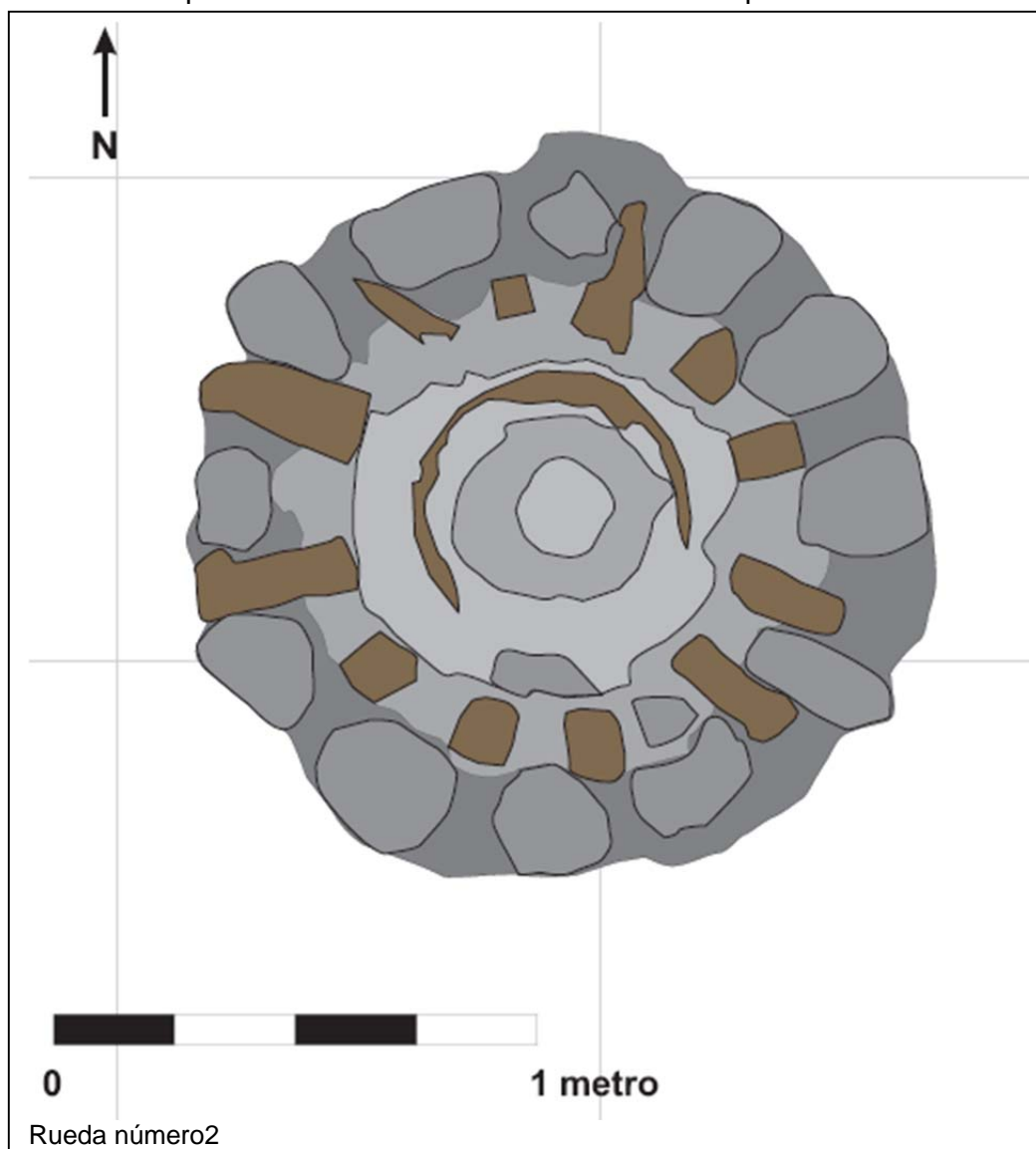
Salvo las piezas de artillería registradas que atribuimos a la dotación artillera del buque, recogida además en el inventario del galeón Nuestra Señora de la Anunciada, que coincide con las piezas documentadas, la presencia de al menos dos ruedas y un posible eje de un tren de artillería, recalca la presencia de equipamiento militar a bordo como la carga del buque. Entendemos que la pieza artillera a la que daban servicio, o bien no se encontraba a bordo, o bien fue extraída en algún momento tras el naufragio.

Lo mismo podemos decir de la parte más clara a este respecto que es la presencia de un depósito de lingotes de plomo, la mayoría naviformes que estarían destinados a fundir la munición necesaria para las armas de fuego, tanto personales como de artillería ligera.

478

#### 8.6.3.19.-Ruedas de artillería

En las primeras inmersiones Se localizaron dos objetos de madera que presentaban aparentemente piezas metálicas adosadas. Desde el primer momento fueron



identificados como una rueda y el eje de una cureña de artillería. Elementos de este tipo ya fueron localizados en pecios anteriores de la época tanto en varios buques de la Gran Armada de 1588<sup>444</sup> (C. Martin, *La Trinidad Valencera: an Armada invasion transport lost off Donegal* 1979), (Birch y McElvogue 1999) ; como en el *Mary Rose*, barco de Enrique VIII de Inglaterra (Bradford 1982).

Diez ruedas similares fueron localizadas por el profesor Colin Martin de la Universidad de Saint Andrews en el pecio del buque de la Armada de 1588, *Trinidad Valencera*, de 1100 toneladas en la bahía de Kinnagoe, condado de Donegal, Irlanda. Todas ellas fueron identificadas como cureñas de artillería de sitio (C. Martin 1979)<sup>445</sup>. El caso de este pecio se ha vinculado al transporte documentado de un tren de artillería de sitio por la nave hundida (Martin y Parker 1988, 42). En el caso del *Mary Rose*, se cita la costumbre de transportar elementos que permitieran la utilización de la artillería en tierra firme en caso de realizar un desembarco.

Otras tres ruedas similares fueron localizadas sobre el pecio del mercante *La Juliana* uno de los yacimientos situados en la playa de Streedagh, asimismo pertenecientes a la Armada de 1588 (Birch y McElvogue 1999).

#### Rueda N. ° 1 (FPRA0080)

La primera de las ruedas localizadas lo fue sobre el estrato rocoso. De la misma había sobrevivido únicamente el círculo exterior de madera con su llanta de hierro muy



Espaldar de armadura de un piquero. Jacob de Gheyn. *Waffenhandlung von den Rören Musquetten undt Spiessen*. 1607. Museo Británico.

<sup>444</sup> *Trinidad Valencera* y *Juliana*.

<sup>445</sup> Lo mismo que en el caso de Punta réstelos, la robustez de estas ruedas no las hace adecuadas para su empleo en carros o carromatos.



concrecionada. No quedaba rastro ni del cubo ni de los radios. Este elemento debió haber permanecido cubierto por la arena al menos durante largos periodos de tiempo que la protegieron tanto de la acción mecánica del mar como de la broma (*Teredo navalis*) y otros xilófagos.

La pieza se encontraba soldada a la roca del fondo en varios puntos de su perímetro, los cuales fue necesario picar mediante martillo y cincel.

De lo acertado de proceder a la retirada de estos elementos en este momento preciso da cuenta que, dada la afectación de la pieza por efecto de los xilófagos, la misma fue incapaz de soportar su propio peso aún dentro del agua fracturándose en cuatro trozos, en el momento de proceder a su retirada para introducirla en el contenedor destinado para su transporte<sup>446</sup>. Es de suponer que dado el estado en que se encontraba esta pieza, sobre un fondo rocoso expuesto a los temporales del sudoeste, no hubiera podido resistir mucho más sin desintegrarse. Su aspecto externo, más allá de la pérdida de los elementos citados, aparentemente era bueno, sin embargo al proceder a su retirada se pudo observar que su interior estaba completamente afectado por organismos excavadores de madera. Estos organismos tienen precisamente la característica de destrozar interiormente la madera, sin que al exterior ese ataque se refleje en modo alguno. Esta característica es precisamente la que le ha valido el nombre tradicional de <<broma>>, al manifestarse las vías de agua en embarcaciones aparentemente en buen estado pero minadas debido a la actuación inadvertida de este molusco.



Rueda N. ° 1 (FPRA0080), de punta Restelos. Fot: MSC.

<sup>446</sup> Estos fragmentos fueron recogidos para su reintegración tras su tratamiento.

## Rueda N. ° 2 (FPRA0076)

Esta pieza fue localizada con posterioridad, durante la realización de un sondeo, se presentó entera en toda su estructura, aunque muy concrecionada en las zonas que presentaban herrajes de hierro. Destaca la conservación de la madera que ha permitido preservar todo este objeto.

La extracción de la pieza fue similar a la anterior, aunque fue necesario picar parte de la concreción que la unía a la roca. A continuación se embragó la rueda mediante cinchas textiles y se elevó del fondo para depositarla en el interior del contenedor que previamente se había sumergido en las inmediaciones de la pieza. Una vez depositada en el interior del contenedor, el mismo se precintó y se cerró para proceder a su traslado hasta el puerto de Finisterre, a un almacén municipal, donde se acopiaron las piezas hasta su traslado definitivo al Museo do Mar de Vigo.

Ambas ruedas fueron retiradas para evitar su pérdida, no así el eje. Si bien en un primer momento tras el hallazgo de estos dos elementos supusimos que habían quedado expuestos tras la pérdida de la arena que protegía al yacimiento, dado que en caso contrario ambos hubieran resultado destrozados tanto por la acción del mar como de la broma y otros xilófagos. Hoy nos inclinamos a creer que dichas piezas se encontraban enterradas en la arena inmediata y que fueron extraídos de la misma y arrojadas por el oleaje contra el sustrato rocoso donde fueron prácticamente destrozadas.

Mediante planimetría se situaron ambas ruedas, así como el supuesto eje. Mediante mangas de succión y lanzas de agua se retiró la arena que cubría a la rueda número 2



Una de las 10 ruedas de cureña terrestre localizada entre los restos de la Trinidad Valencera, hundido en el norte de Irlanda en 1588. Fot: Martin, C.

(FPRA0076). Al compás de estos trabajos, se procedió a soltar la rueda N. °1 de la piedra a la que estaba soldada por la concreción.

Previamente se construyeron sendos contenedores de fibra de vidrio para estas piezas de unos dos metros de diámetro por medio y un metro de altura respectivamente. Ambos estaban dotados de tapa para cubrirlos. Fueron diseñados para poder introducir las piezas de forma holgada y facilitar su posterior manipulación, conducir las a remolque hasta el puerto de Finisterre, extraerlas del agua y transportarlas hasta el Museo do Mar de Galicia en Vigo en camión.

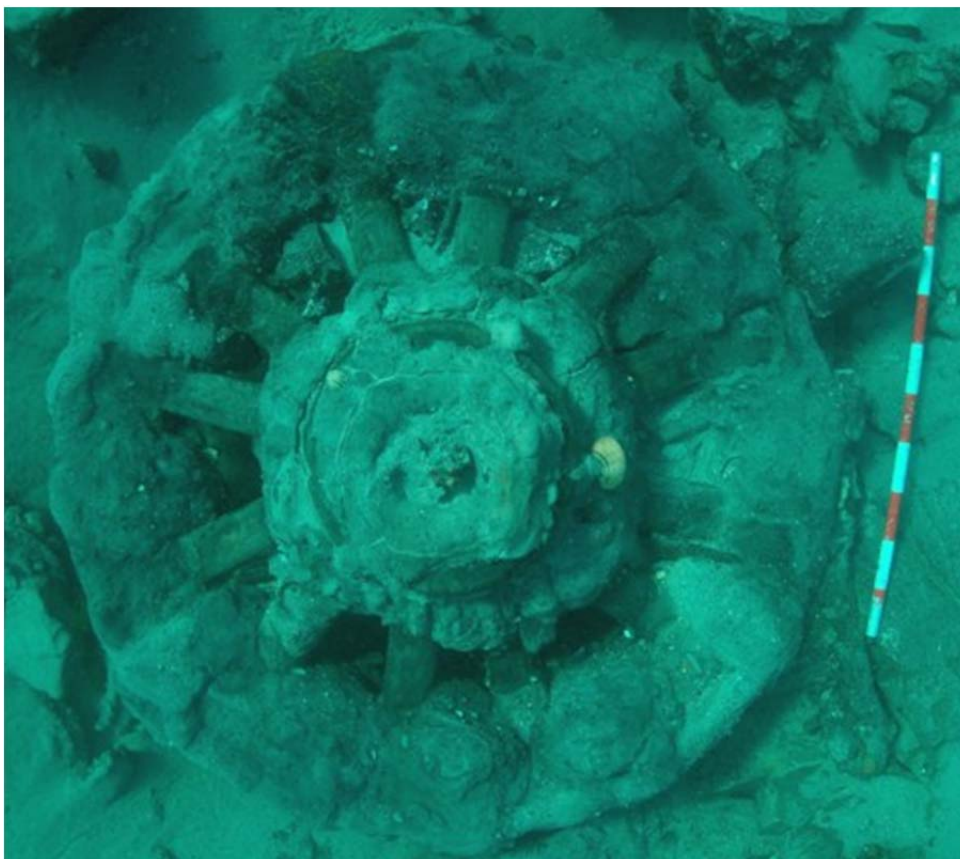
Una vez liberadas ambas ruedas, fueron introducidas en sendos contenedores. En el caso de la rueda FPRA0076, dado su gran peso, fue necesario embragarla y proceder a descargar parte del peso mediante la utilización de un globo hidrostático. El contenedor de la rueda N.º1 se embragó, se cerró y afirmó mediante cinchas, el conjunto se elevó a la superficie mediante un globo hidrostático para proceder a remolcarla hasta el puerto de Finisterre, distante unas 2,5 millas de punta Restelos. Una vez en superficie se le acopló un segundo globo de seguridad. El remolque se ejecutó a una velocidad de 1,5 nudos, dado el volumen y la naturaleza de la carga. El remolque fue individualizado para cada una de las piezas.

Una vez llegados al puerto, los contenedores fueron trasladados hasta el almacén municipal de Finisterre donde se depositaron hasta el traslado definitivo al Museo del Mar de Vigo donde actualmente se conservan.



La segunda de las ruedas localizada en punta Restelos FPRA0076, esta sí, protegida por la arena.



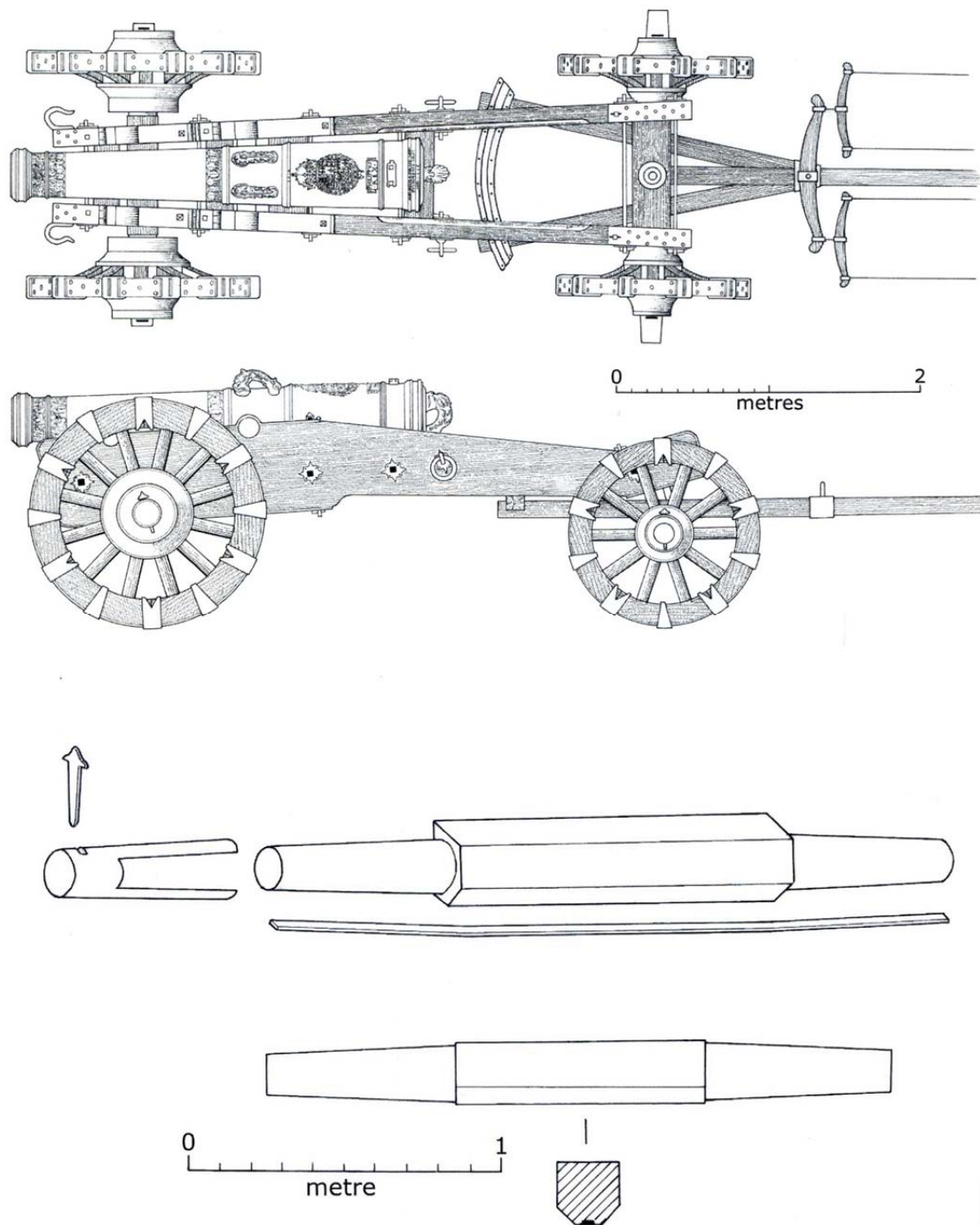


Vista cenital de la rueda N. °2. FPRA0076. Fot: MSC



Elemento de madera con piezas de metal, su función es dudosa ¿podría tratarse de un eje de una cureña de artillería terrestre? Fot: MSC.





Tren de artillería para un cañón de batir de bronce y eje del mismo según Colin Martin. (C. Martin 2011)

### 8.6.3.20. -Lingotes de plomo

Entre los objetos más llamativos presentes en este pecio, lo mismo que en el inmediato de punta Carballeira, destaca un depósito de lingotes de plomo, se encontraban a una profundidad de unos -4,2m, justo al pie de las rocas que conforman la costa. E inmediatos a la arena que por entonces cubría esa parte del yacimiento.

Este metal era un recurso imprescindible para las operaciones militares afinales del siglo XVI, con él se elaboraban los proyectiles empleados en las armas de fuego portátiles (Glover s.f.), y en las piezas ligeras de artillería.

En Galicia, además de estas dos localizaciones, separadas entre sí apenas media milla, tenemos información oral acerca de otro punto situado en algún punto entre la playa de Nemiña y la punta Cousiñadoiro. En este lugar, al parecer, un buzo clásico extrajo varios lingotes de plomo que se enviaron a la fundición. Asimismo, un buceador autónomo<sup>447</sup>, relató haber buceado en esta localización y recuerda haber visto plomo, entre otros objetos sobre el fondo. Otro lugar comunicado por un individuo que buscaba identificar su hallazgo y conocer la oportunidad de obtener un beneficio de ello, sin querer revelar su situación exacta se encuentra en algún lugar próximo a la península de la Torre de Hércules de La Coruña, quizás en el entorno de punta Herminia.



Aspecto del depósito de lingotes de plomo previo a su expolio. Fot: MSC.

Los problemas sufridos por la expedición de Juan del Águila durante el desembarco en Kinsale en 1601 por la ausencia de los buques al mando de Pedro de Zubiaur, que

<sup>447</sup> En concreto el padre del autor, Don. Miguel San Claudio Veloso.

transportaban el aprovisionamiento de este material (Gracia Rivas 2006), son un claro ejemplo de lo anterior.

No consideramos que estos lingotes fueran parte del lastre del buque, tal como se ha interpretado en otras ocasiones (Walker 1981). Nuestra hipótesis parte de la idea de que este material era transportado para ser empleado en la fundición de proyectiles de plomo con el ejército en campaña. Tampoco creemos que fueran parte del equipamiento del propio buque, pues las dificultades de fundirlo para la fabricación de munición no serían prácticas a bordo. Únicamente podría aceptarse que los lingotes pudieran ser utilizados para la fabricación de láminas o incluso para emplearse como material para calafatear o reparar determinadas averías a bordo. Aunque para ello nos parece excesivo el número de lingotes documentados hasta ahora. Este metal tenía muchas aplicaciones a bordo, desde la fabricación de munición para el armamento portátil, o para efectuar reparaciones en el forro de la obra viva o para fabricar láminas con las que taponar vías de agua, tejas o viseras para proteger el fogón de los cañones....



Lingote en proceso de extracción. Fot: MSC.

Debido al elevado riesgo de extracción incontrolada, tal y como había demostrado la intervención de determinados individuos pertenecientes al parecer a las fuerzas

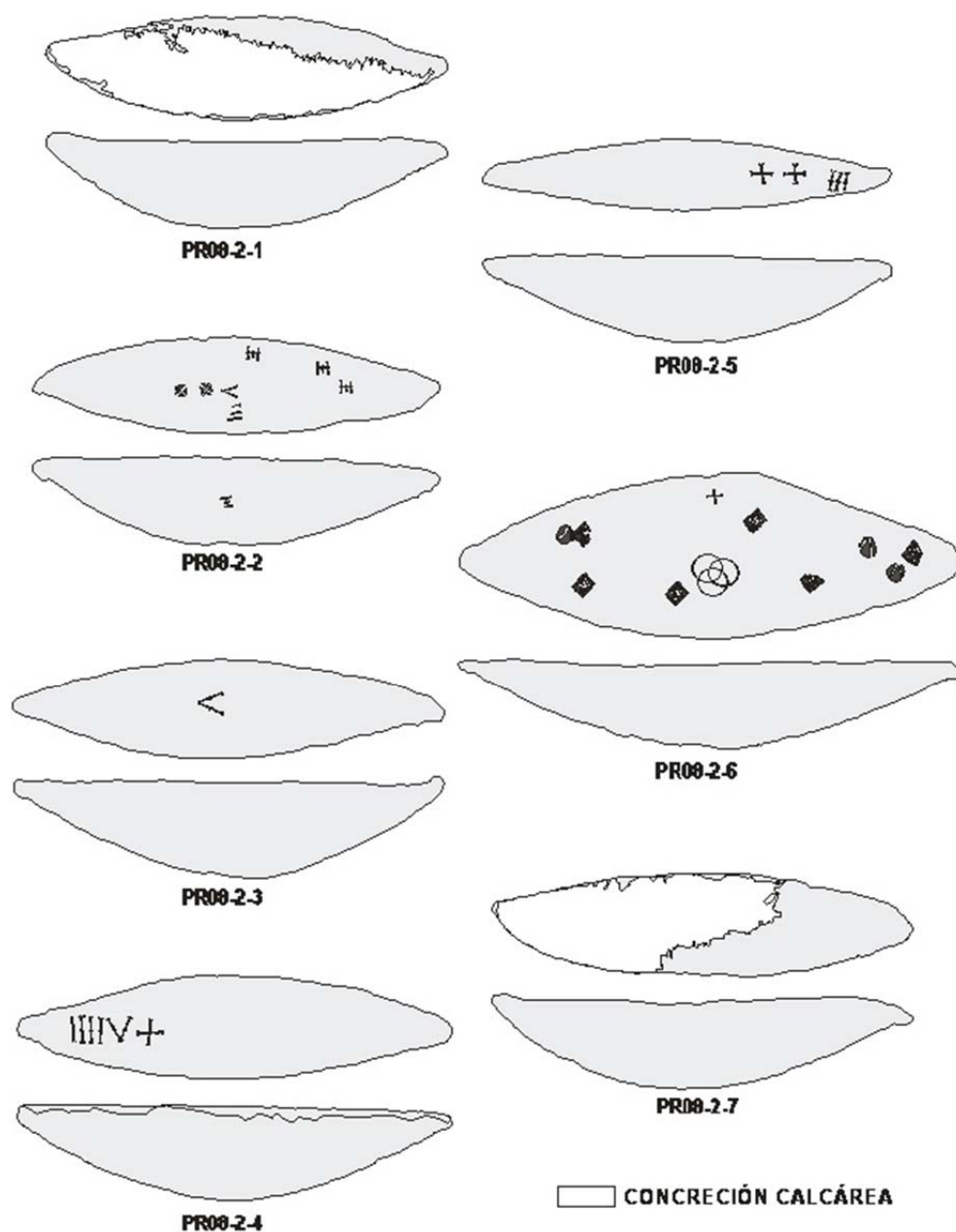


Marcas sobre el lingote PR08-2-4. Fot: MSC.

armadas españolas, fueron los primeros elementos en ser recuperados del pecio.



Previamente a su retirada los lingotes supervivientes del expolio fueron dibujados y fotografiados in situ y situados con respecto al resto de los objetos visibles del



#### Lingotes de punta Restelos. Archeonauta.

yacimiento. Todos los lingotes documentados en este pecio presentan una estructura naviforme, salvo uno en forma de pan, descubierto algo alejado del depósito principal. La peculiar forma de estas piezas, conseguida por el simple hecho de excavar una zanja de esa forma en el suelo, facilita su estiba en las bodegas del buque, además de asegurar su estabilidad.

Previamente a su retirada, los lingotes fueron dibujados y fotografiados in situ y situados con respecto al resto de los visibles del yacimiento.



Los siete lingotes supervivientes, de un total de original de 11 piezas, fueron extraídos mediante globos hidrostáticos hasta la superficie, desde donde fueron izados a una embarcación y trasladados a la base marítima de Archeonauta S.L. en el puerto de Sada, La Coruña donde se procedió a su fotografiado y dibujo. Posteriormente se trasladaron al Museo del Mar de Galicia en Vigo donde se efectuó su pesaje y quedaron depositados.

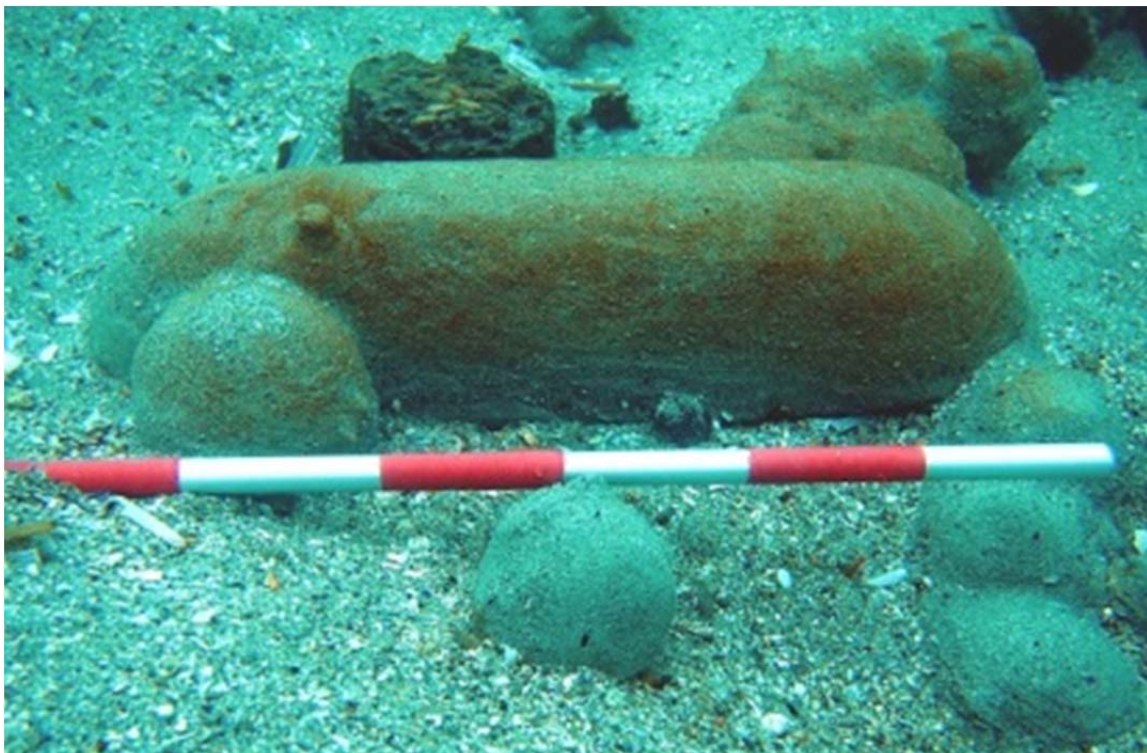
Hay muchos estudios sobre lingotes de plomo de procedencia subacuática, la mayor parte relativos a pecios de cronología antigua. De época moderna apenas existen estudios sobre este tipo de cargamento.

La mayoría de los lingotes extraídos presentan contrastes y marcas de fundición. Estas piezas son conocidas en pecios de cronología similar (L'Hour 2005), (C. J. Martin 1972), (Muckelroy, Price y Willies 1980). Ejemplares similares son los aparecidos durante las excavaciones de los pecios *Santa María de la Rosa*, *El Gran*

*Grifón* y *La Girona*, pertenecientes a la Gran Armada de 1588 (C. J. Martin 1972, 66) que se hundieron en las costas irlandesas a causa de las tormentas durante su viaje de regreso a España. En el Pecio de Nampula, en la isla Caldeira, Mozambique, se recuperaron varios lingotes naviformes con unas dimensiones aproximadas e 1000 x 600 x 600 mm, junto a 50 lingotes de cobre. El pecio fue datado entre los años 1560 - 1620. Estos materiales fueron expoliados por cazatesoros y de los mismos no existe bibliografía (Castro s.f.). Asimismo en el supuesto pecio de la Nossa Senhora da



Sello atribuido a la familia Welser sobre el lingote PR08-2-6. Fot: MSC



Pan de plomo el único de este tipo localizado en el pecio FPRA0094. Fot: MSC.

Consolação, hundido en Mozambique en 1608 en ruta para la India, se documentaron lingotes de plomo, aunque desconocemos su forma (Alejandro s.f.); (Lopez Perez 2007).

Los lingotes localizados y extraídos en punta Restelos y Carballeira son en todo similares a los del pecio Pornichet 1 (Drassm 24/05) estudiado por Michel L'Hour en 2005 (L'Hour 2005) en las proximidades de Saint Nazaire. Este autor describe un número indeterminado de tales piezas en el interior del pecio con las siguientes



Disposición original del depósito de lingotes naviformes. Todavía enterrados se conservaban otras piezas. Dib.: MSC

características generales: un peso de 55 kilogramos, un largo de 70 cm y un ancho de 15, para una forma de demi - lune. Al igual que los localizados sobre los pecios de las puntas Restelos y Carballeira presentan numerosos contrastes y timbres. A pesar de que el autor propone una fecha para este naufragio de mediados del siglo XVII, al parecer una pieza de artillería de bronce recuperada de este yacimiento ha sido identificada como una pieza de origen genovés con una atribución cronológica de finales del siglo XVI (Ridella 2015)

Otro yacimiento que presenta piezas muy similares en cuanto al tipo de lingotes, es el pecio de Cabo Pécora, Cerdeña (Concas 2007).



Por lo que parece hasta ahora, la mayor parte de los hallazgos de lingotes de este metal a bordo de buques, parecen ocurrir en pecios cuyo destino era o bien el transporte de efectivos militares, o bien asentamientos de ultramar, probablemente como pertrechos para las fuerzas militares allí estacionadas.

Dos son los tipos de contraste documentados sobre los lingotes. El primer tipo está efectuado en caliente mediante la aplicación de un sello sobre el metal fundido. Corresponderían a la marca o sello del fundidor. El segundo de ellos está realizado en frío mediante una matriz que es martilleada sobre el plomo frío. Podrían corresponder con el peso de cada uno de los lingotes en quintales y / o con su propietario.

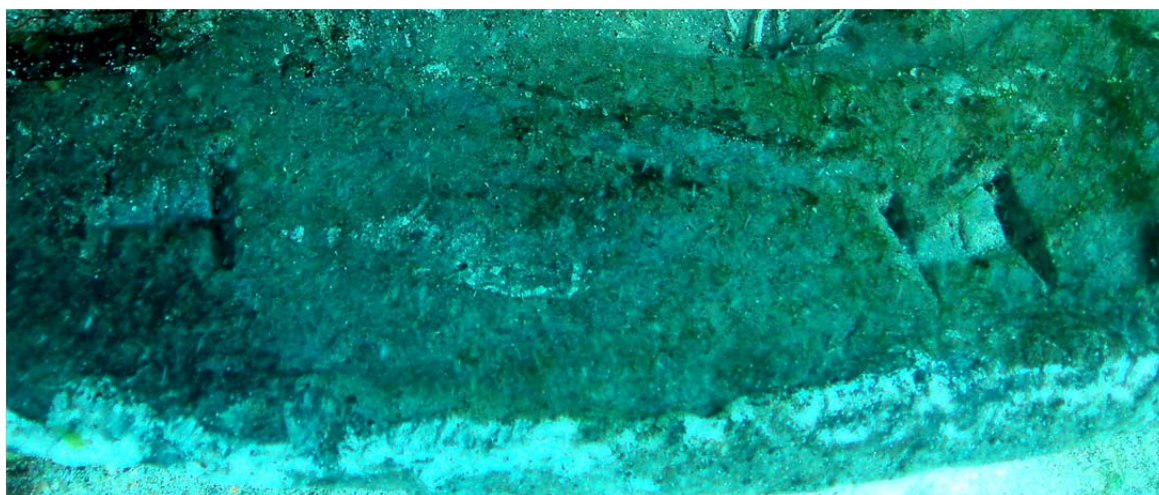


Sello Welser sobre un lingote de cobre en el pecio de Oranjemund, Namibia. Fot: Alexandre Monteiro

Entre los contrastes en caliente destaca un sello aplicado consistente en una  $x^{48}$  junto a una V doble formada por dos de estas letras enlazadas. A este símbolo le hemos otorgado un origen basado en la marca familiar de los Welser, o Belzares, como fueron conocidos en España, estirpe de banqueros alemanes procedentes de Augsburgo vinculados al emperador Carlos y a su hijo Felipe II. Alcanzaron una

elevada posición en las fianzas europeas, junto a los Fugger durante el siglo XVI. Dominaron parte del comercio en Europa y llegaron a tener derechos sobre gran parte de la actual Venezuela (Klein-Venedig, Pequeña Venecia - Venezuela), de los cuales fueron privados en el año 1556. Poseían factorías a ambos lados del Atlántico en Amberes, Lyon, Madrid, Nüremberg, Sevilla, Lisboa, Venecia, Roma y Santo Domingo.

La marca de los Welser consistía en la letra W, compuesta de dos V's simples enlazadas, esta marca ha sido también documentada en los lingotes de plomo y cobre



Contrastes realizados en frío sobre un lingote desaparecido del yacimiento, marcas idénticas fueron localizados en el pecio de punta Carballeira. Fot: MSC.

aparecidos en el pecio de Oranjemund (Chirikure 2010). En este último pecio fue localizado asimismo un lingote con una marca en caliente, en forma de tridente, que fue identificada como la marca de los banqueros, asimismo alemanes Fugger (Alves 2009). Sin embargo, no hay referencias acerca de si los mismos sellos aparecen en los lingotes procedentes de los pecios de la Gran Armada de 1588 (Martin, 1972:67).



Lingote de plomo con el contraste atribuido a la familia Welser.  
Fot: MSC.

Una de las piezas, precisamente la que atribuimos a una fundición a cuenta de la familia Welser, presenta un tamaño sensiblemente superior al resto, mientras que las otras seis piezas son sensiblemente menores. La mayoría de ellos tiene una capa



Lingotes de plomo naviformes (E). Repárese en las marcas inscritas sobre la parte plana de los mismos muy similares a las de los lingotes de punta Restelos y Carballeira, aparentemente se trata de indicaciones relativas al fundidor y a su peso. (Agricola 2011).



superficial de concreciones calcáreas, con lo cual no se han podido determinar las relaciones entre los sellos y acuñaciones que presentan visibles algunos de los lingotes y el origen de estos. Los lingotes pesan entre 1-1.3 quintales (47-61 kg), excepto uno de ellos (PR08-2-6) que tiene un peso de 2.3 quintales (109 kg). Además, cuatro de los lingotes presentan diferentes marcas -y sellos.

Las marcas presentes en los lingotes, todas ellas realizadas sobre la superficie superior plana, incluyen numerales romanos, quizás relacionados con su peso. Aunque dicha correlación está siendo estudiada, nada claro se ha podido inferir hasta ahora. Algunos de los sellos han sido interpretados como las marcas de propiedad de

la familia Welser, una de las familias de banqueros más importantes del siglo XVI en Europa. Un único ejemplar de lingote de plomo (FPRA0094) en forma de pan ha sido documentado en el yacimiento, el cual permanece in situ. Se trata de una pieza de 62,5 por 19,7 cm.



Armas de los Welser, según Johann Ambrosius Siebmacher. (Siebmacher 1605)



Lingotes procedentes de Cabo Pécora. Detalle de los sellos de un ejemplar.  
(Concas 2007).

493

1    ✕   ✕

2    王 王 王

3    王

4    V III

**PR08-2-2**

5    V

**PR08-2-3**

6    IIII V

7    ✕

**PR08-2-4**

8    ✕   ✕

9    IIII

**PR08-2-5**

10    ✕

11    ①   ②   ③

12    ④

13    ⑤   ⑥   ⑦   ⑧   ⑨   ⑩

**PR08-2-6**

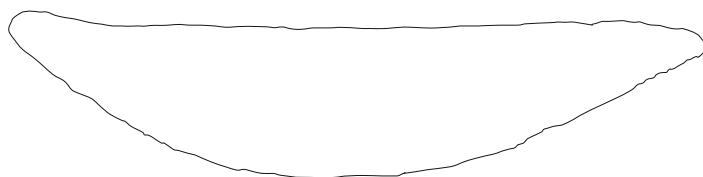
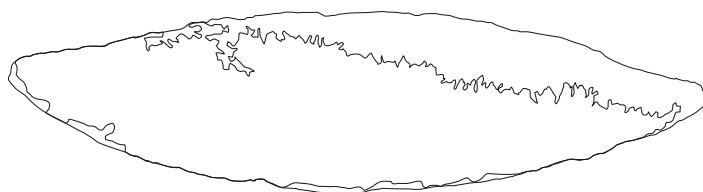
Marcas de fundición: 1, 11 y 13

Marcar en frío: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 12

**MARCAS HALLADAS EN LOS LINGOTES DE PUNTA RESTELOS.**

0    10 cm.

PR-2008 MT2-1 LINGOTE NAVIFORME

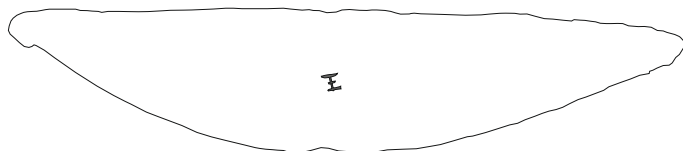
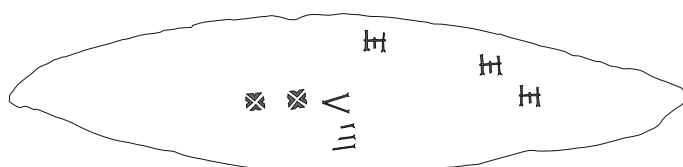


PR08-2-1



| PESO    | 55 kg, 100 grs |       |      |
|---------|----------------|-------|------|
| MEDIDAS | X              | Y     | Z    |
|         | largo          | ancho | alto |
| mm      | 658            | 170   | 139  |

PR-2008 MT2-2 LINGOTE NAVIFORME



PR08-2-2

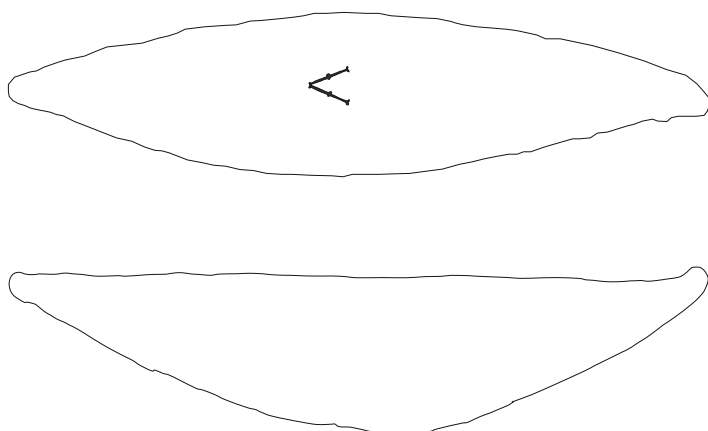


| PESO    | 47 kg, 100 grs |       |      |
|---------|----------------|-------|------|
| MEDIDAS | X              | Y     | Z    |
|         | largo          | ancho | alto |
| mm      | 628            | 150   | 140  |

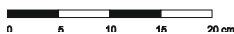
PR-2008

MT-2-3

LINGOTE NAVIFORME



PR08-2-3



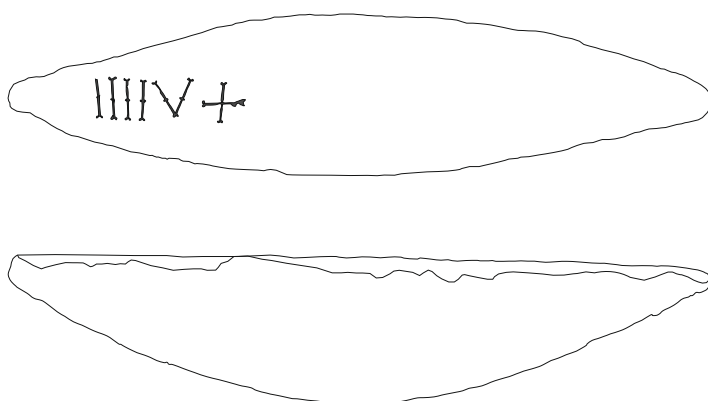
|                |                |       |      |
|----------------|----------------|-------|------|
| <b>PESO</b>    | 49 kg, 400 grs |       |      |
| <b>MEDIDAS</b> | X              | Y     | Z    |
|                | largo          | ancho | alto |
| mm             | 660            | 156   | 145  |

495

PR-2008

MT-2-4

LINGOTE NAVIFORME



PR08-2-4

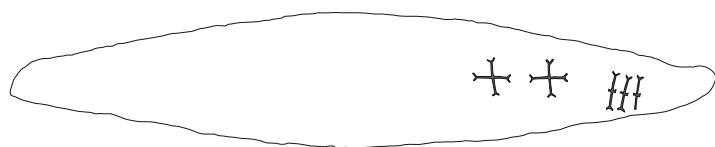


|                |                |       |      |
|----------------|----------------|-------|------|
| <b>PESO</b>    | 59 kg, 900 grs |       |      |
| <b>MEDIDAS</b> | X              | Y     | Z    |
|                | largo          | ancho | alto |
| mm             | 685            | 176   | 145  |



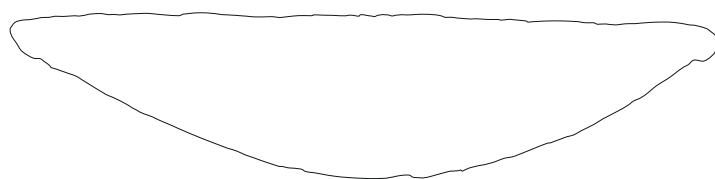
**MT-2-5**

## LINGOTE NAVIFORME



|                |                |                |           |
|----------------|----------------|----------------|-----------|
| <b>PESO</b>    | 60 kg, 900 grs |                |           |
| <b>MEDIDAS</b> | X<br>largo     | Y<br>anch<br>o | Z<br>alto |
| mm             | 695            | 140            | 174       |

496



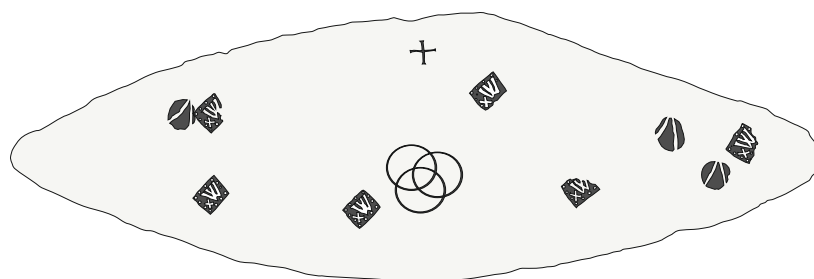
**PR08-2-5**



PR-2008

**MT-2-6**

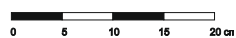
## LINGOTE NAVIFORME



|                |                |                |               |
|----------------|----------------|----------------|---------------|
| <b>PESO</b>    | 109 kg         |                |               |
| <b>MEDIDAS</b> | X<br>larg<br>o | Y<br>anch<br>o | Z<br>alt<br>o |
| mm             | nd             | nd             | nd            |



**PR08-2-6**



PR-2008

MT-2-7

LINGOTE NAVIFORME



| PESO    | 58 kg, 600 grs |       |      |
|---------|----------------|-------|------|
| MEDIDAS | X              | Y     | Z    |
|         | largo          | ancho | alto |
| mm      | 670            | 155   | 140  |

497

PR08-2-7



Los lingotes recuperados de Punta Restelos tienen un peso total de 440 kg, a los que habría que sumar el de los expoliados anteriormente. Estos lingotes los usaban los soldados del ejército expedicionario para fundir la munición de sus piezas de artillería ligera, metralla, además de mosquetes y arcabuces. La particular forma de los lingotes es consecuencia del método de fundición usado durante su producción. El método consistía en verter el metal fundido en agujeros excavados en el suelo o moldes que les proporcionaban el aspecto naviforme. Dicho método de fundición puede observarse en las láminas del libro de Agricola De Re Metalica 1656 (Agricola et al., 1950: 418, 419).



Marcas y sellos PR08- 2 -6. Fot: José Luis Casabán.



Perfil de un lingote naviforme. Fot: José Luis Casabán.



Marcas en frío sobre un lingote. Fot: José Luis Casabán.

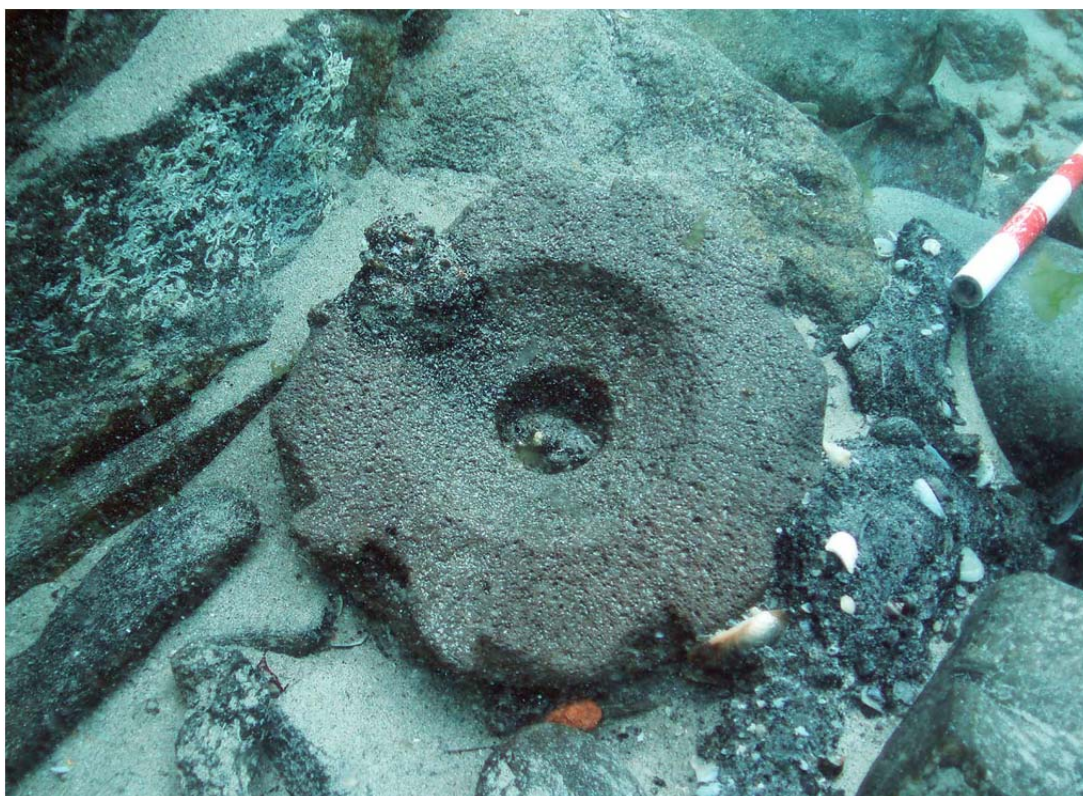
### 8.6.3.21.-Molino

Una pieza fabricada en piedra, localizada en uno de los sondeos realizados sobre este pecio al comienzo de su estudio, fue identificada como una pieza de molino manual, concretamente un catillus o capa. A pesar de que pudiera ocurrir que esta pieza pudiera ser de empleo a bordo, a través del trabajo de Luis Falcao de Fonseca sabemos que la Armada de 1596 transportaba un conjunto de 285 molinos, con lo que es posible que esta pieza perteneciera a uno de ellos (Fonseca 2005), por lo que podríamos incluirla en el capítulo de cargamento.

### 8.6.3.22.-Instrumental médico

La presencia de profesionales de la medicina en buques españoles está atestiguada desde el siglo XIII, cuando en 1229 Jaime I embarca a un físico judío - Jucef Abentreví - en la Armada enviada para la conquista de Mallorca (Gracia Rivas 2001). Desde entonces, en las grandes empresas de la monarquía hispana hubo siempre una infraestructura hospitalaria móvil que atendía tanto a la tropa como a las tripulaciones (Gracia Rivas 2001). Las Armadas permanentes contaban con un médico o un protomédico (Guirao de Vierna 1989). En cada uno de los buques de cierta entidad era habitual que existiera un cirujano ayudado por uno o varios barberos que se encargaban de cuidar y curar heridas de los hombres de armas y de los marineros.

En la Armada de 1596 sabemos además que contaban con el boticario y el médico de la Armada del Mar Océano. El nombre del médico lo desconocemos, pero el del boticario era Juan de Mercado, este profesional envió al rey una carta solicitando sirviese ordenar al Adelantado que le pagase los medicamentos que había reunido en



Posible catillus de molino manual. Fot: MSC.



Madrid y Lisboa para servicio de la Armada. Esta petición fue atendida por el monarca que en nota manuscrita establece que se le dé <<el socorro que hubiera lugar>><sup>449</sup>.

Entre la cultura material documentada en este pecio destaca la presencia de varios elementos identificados como instrumental médico, como son un almirez o mortero de bronce, dos jeringas uretrales, una de ellas completa, y cinco más de mayor tamaño, utilizadas para la aplicación de enemas. Una espátula doble (FPRA0107) asociada a lo que aparenta ser una semiesfera (FPRA0106), fabricada en bronce, con un orificio en su polo, que hemos integrado, aunque sólo sea por su inmediatez, con el equipamiento médico - quirúrgico descrito.

500



Empleo de una jeringuilla similar a las localizadas en punta Restelos. (Sculteti 1657)

Dos contenedores: una bacinilla de aleación de cobre (FPRA0124) y una escudilla de una orejeta de peltre (FPRA0119), se han identificado como recipientes utilizados en las operaciones de sangrado de pacientes. La presencia de este tipo de objetos, nos hace suponer la presencia de algún tipo de servicio médico a bordo de este buque. Tanto fuera para servicio de la tripulación, o como parte de la impedimenta del ejército expedicionario que transportaba. Un material tan abundante, y de tal calidad, puede ser indicio de la entidad del buque naufragado en este punto.

#### *8.6.3.23.-Jeringas uretrales*

Se trata de dos piezas del tipo conocido como uretral, aunque una de ellas carece de cánula, podría haber sido utilizada en irrigaciones, limpiado de abscesos, fístulas, etc.

<sup>449</sup> AGS-GYM-LEG-459-340.

Es precisamente esta última la mejor estudiada, por cuanto la segunda de las piezas, virtualmente intacta, no fuimos autorizados a extraer en el momento de su hallazgo y por lo tanto tuvimos que abandonar a su suerte sobre la superficie del yacimiento, tras su descubrimiento por la acción del oleaje.

La única jeringa recuperada de este tipo (FPRA0089) mide 15'5 cm de largo y conserva cuerpo y émbolo, pero ha perdido el extremo de cierre que alojaría la cánula. El cuerpo está aplastado y deformado consecuencia de la acción mecánica del mar, su forma original sería cilíndrica con un diámetro aproximado de 2'5 cm.



Vista parcial del depósito de jeringas (enemas y uretrales) documentado en el pecio de punta Restelos. Fot: MSC.

Sufre un proceso de corrosión irregular, aunque conserva el núcleo metálico y en varios puntos también la superficie metálica. La superficie original se conserva perfectamente en parte metálica y en parte conservada por una pátina estable de cuprita. Se ha producido corrosión galvánica en los puntos de unión de las placas de metal, dando lugar a la aparición de productos de corrosión deformantes. El interior, de difícil acceso estaba lleno de arena y materia orgánica.

Podría tratarse tanto de una jeringa uretral como de una jeringa para irrigaciones. Ambos tipos se diferencian en la longitud de su cánula, siendo mucho más larga aquellas utilizadas en los tratamientos uretrales. La localización de una segunda pieza similar pero con una larga cánula (FPRA0105) nos lleva a apuntar que este ejemplar podría tener la misma función.

La segunda pieza similar en todo a la anterior (FPRA0105), salvo en que esa sí conservaba la cánula en el momento de su descubrimiento, tiene unas medidas totales de 30,1 cm por 3,7 cm, la longitud del remate más la cánula es de 9,7 cm, lo

que nos da una longitud para el cuerpo, exceptuando el empujador del émbolo, de 17 cm.

#### *8.6.3.24.-Jeringas para la aplicación de enemas*

La primera de estas piezas localizada FPRA0113, se encontraba muy afectada por la acción mecánica del mar, en un yacimiento bastante afectado por esta circunstancia. La pieza estaba sobre las rocas del pie del acantilado de la costa, sin duda desenterrada de la arena. El conjunto de madera y bronce mide unos 25'5 cm de largo por 8 en su parte más ancha. El émbolo interior de madera es de sección circular con un diámetro de 2'5 cm, presenta en su base dos orificios circulares, uno de 11 mm y otro de 6 mm, tiene una longitud de unos 25 cm y en su parte final está rematada un émbolo formada por una pieza de bronce de unos 5 cm formada por dos discos unidos por un cilindro. Esta pieza ha perdido el mango, asimismo de madera, tal y como muestran otras dos jeringas documentadas en el pecio. La lámina de bronce que forma el cuerpo de la jeringa, tiene un grosor de 1 mm y está doblada sobre sí misma formando una especie de <<estuche>> reforzado en su parte central por dos anillos de bronce de 17 mm de ancho soldadas a la lámina; en su parte superior presenta una anilla de bronce no soldada de sección rectangular de 7 x 3 mm que está abierta y deformada.

La lámina de bronce sufre dos procesos de corrosión; uno generalizado que no ha dado lugar a la formación de una pátina estable por lo que se va perdiendo la superficie original quedando siempre el metal a la vista y otro de corrosión galvánica



Jeringa de punta Restelos (FPRA0089), tras su restauración. Fot: Victoria Folgueira.



en los puntos de contacto entre láminas que ha dado lugar a la acumulación de productos de corrosión deformantes sobre la superficie original. Debido al poco espesor de la lámina esta se haya deformada en varios puntos y se han producido pérdidas de material por la corrosión. El remate de la pieza de madera está deformado, los discos se han plegado y no sobresalen de la superficie de la lámina. Un examen minucioso revela que el disco inferior está doblado y bajo la lámina, posición que no podría ocupar si mantuviese su forma original, lo que hace pensar que en origen este remate sobresalía por encima de la lámina de bronce. La madera conserva su forma pero el tacto esponjoso que presenta revela el deterioro provocado por la pérdida de celulosa.

Esta pieza fue extraída y sometida a una completa restauración<sup>450</sup>, más compleja por cuanto presenta materiales tanto orgánicos como metálicos, con tratamientos de conservación diferentes y en ocasiones incompatibles entre sí.

La segunda de las jeringas localizadas lo fue en el año 2011, esta pieza FPR11M4511, a diferencia de la anterior estaba completa, aunque aplastada. Se encontraba expuesta sobre la arena junto a varias concreciones de armas y muy próxima a los restos del timón de la embarcación.



Jeringa de punta Restelos (FPR11M4511) previa a su restauración. Fot: Victoria Folgueira

<sup>450</sup> Estos materiales, lo mismo que la mayoría de los obtenidos en nuestras intervenciones, fueron restaurados por Dña. Victoria Folgueira Fariña, licenciada en Historia, arqueóloga y restauradora.





504

Composición portuguesa, de la primera mitad del siglo XVIII, sobre azulejo que muestra una escena de aplicación de un enema



Eugenio Lucas Velázquez, La Lavativa 1817 - 1870. Museo del Prado.



Como en el caso anterior estamos ante una jeringa para la aplicación de enemas o lavativas de bronce y madera con un total de 500 mm de largo y 70 mm de diámetro aproximado. Su cuerpo cilíndrico de bronce, que se encuentra aplastado, está



Jeringa FPR11M4511 tras la restauración. Fot: Victoria Folgueira Fariña.

reforzado con abrazaderas del mismo metal soldadas, probablemente con estaño (se aprecian restos del metal de soldadura de color gris bajo los refuerzos) como en la pieza anterior. La cánula de inyección, también de bronce, mide 90 mm largo es de sección cónica y tiene un diámetro exterior de 10 a 5 mm. El émbolo está formado por una pieza de madera torneada de unos 390 mm de largo y un diámetro aproximado de 20 mm, rematada por una pieza de bronce.

La pieza está completa pero deformada, ha sufrido un aplastamiento que ha provocado la separación en un punto del tapón del cuerpo, donde se aloja la cánula,

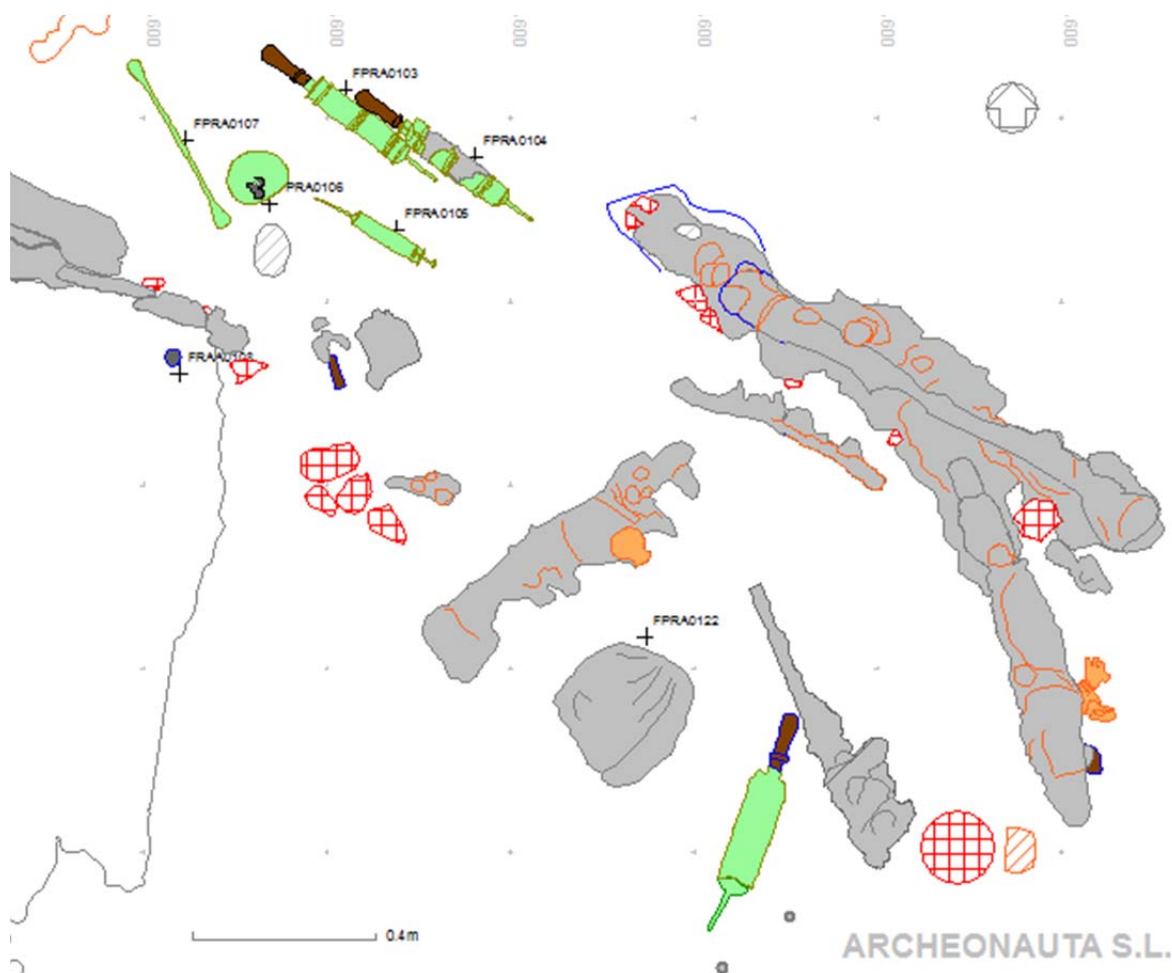


Jeringa englobada en una de las concreciones. Fot: MSC.

lo que permite ver una parte del interior con el remate de bronce del émbolo. Este remate es en todo similar a la de la pieza FPRA0113.

El cuerpo de aleación de cobre conserva núcleo metálico y superficie original; está cubierto por una capa de concreción de color gris oscuro bastante blanda, formada aparentemente por arena y materia orgánica. Bajo esta se aprecia la superficie metálica. La pieza presentaba únicamente unas ligeras manchas de color verdoso (cloruros) sobre la superficie en la zona de inserción del émbolo y de color marrón (cuprita) en zonas muy puntuales del cuerpo, por lo demás la superficie se aprecia casi inalterada, sin pérdidas de material apreciables.

La madera conserva su forma pero el tacto esponjoso que presenta revela el deterioro provocado por la pérdida de celulosa, además presenta ligeras grietas y pérdida de material en la superficie.



Distribución de las jeringas y diferentes tipos de armamento tanto ofensivo como defensivo sobre el pecio. Dib: MSC.



Jeringa para enemas FPRA0113 de punta Restelos. Fot: Victoria Folgueira Fariña



Émbolo de la jeringa FPRA0113. Fot: Victoria Folgueira Fariña.



Durante la campaña de 2013 se localizaron tres nuevas jeringas para la aplicación de enemas. Dos de ellas formaban un conjunto coherente que parece vinculado a equipamiento médico con una jeringa de menor tamaño, una espátula doble y una semiesfera de aleación de cobre<sup>451</sup>.

La tercera de las piezas estaba muy afectada por la acción mecánica del mar y se encontraba englobada en una concreción que aparentemente contenía un arma de fuego en su interior. Esta concreción había sido arrancada por el oleaje del estrato de arena donde se había conservado y acabó siendo arrojada contra la costa.

#### 8.6.3.25.-Mortero de bronce

Otros objetos de atribución sanitaria documentados y en este caso, por suerte conservado, es un mortero de bronce dotado de dos pequeñas asas de forma cuadrangular huecas.

Aunque bastante alejado de la mayor parte del equipamiento sanitario descrito, creemos que el uso de una pieza como esta estaría más vinculado al uso sanitario que al de cocina. La lamentable falta de una limpieza de su concreción, debido a una restauración incompleta de la pieza, nos impide avanzar mucho más en la explicación de sus características, aunque no en la antedicha adscripción utilitaria.

Este objeto estaba unido al fondo rocoso, englobado en una concreción metálica



Disposición original de parte del instrumental médico localizado sobre el pecio de punta Restelos

<sup>451</sup> Tal y como queda dicho ninguna de estas piezas pudo recuperarse por la oposición de la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia a tomar medidas para garantizar su conservación.

formada por las reacciones electroquímicas entre los diferentes metales que conforman el depósito y su medio ambiente. Para su recuperación se picó cuidadosamente la concreción alrededor de la pieza<sup>452</sup> con objeto de recuperarla protegida por la concreción y proceder a retirarla totalmente en el laboratorio, una vez depositada en el Museo del Mar de Galicia. La ausencia de la más mínima dotación en medios o personal de este centro, impidió realizar las tareas de conservación, que hubieron de contratar en una empresa externa, la cual no concluyó el trabajo, quedando la concreción parcialmente retirada en sólo una pequeña área alrededor de una de las asas del mortero.

Se retiró asimismo el mortero de bronce localizado durante los trabajos previos de prospección.

#### *8.6.3.26.-Espátula FPRA0107*

Una espátula de bronce fue localizada formando parte del conjunto de instrumental médico documentado en 2013, en conexión con dos jeringas para lavativas y una jeringa uretral, además de una semiesfera también de bronce con un orificio en su polo. Su uso como instrumental médico aparece documentado en el Armamentarium Chirurgicum de 1657 (Sculteti 1657).



Tres de las jeringas localizadas en 2013. Fot: MSC.

<sup>452</sup> Durante los trabajos de retirada fue localizado lo que parece ser el botafuego de bronce descrito con anterioridad.





A la derecha, abajo, aparece una espátula muy similar a la localizada en Punta Restelos. (Sculteti 1657).

#### 8.6.3.27.-Hemisferio de bronce FPRA0106

Un objeto definido como una semiesfera de aleación de cobre ha sido documentado asimismo vinculado al depósito de elementos médicos y sanitarios. Aunque no hemos podido vincularlo a ningún tipo de instrumental, su cuidada factura y su situación nos hacen incluirlo en este capítulo.



Semiesfera FPRA0106 y espátula FPRA0107 en aleación de cobre. Fot: MSC.



### 8.6.3.28.-Escudillas

Varias escudillas o recipientes metálicos documentados sobre el pecio pueden ponerse asimismo en relación con el equipamiento sanitario documentado a bordo de este buque. La hemos interpretado como recipientes para empleo en actividades sanitarias. Un posible uso para alguna de ellas pudo ser el contener el producto de las sangrías, tratamiento muy habitual en la medicina de la época. Aunque su uso en medicina va mucho más allá de eso. La función como elemento de ajuar de mesa para este tipo de piezas tampoco se nos escapa.

Englobada en una concreción sobre el fondo fue documentada una escudilla de peltre de una orejeta FPRA0119. Este tipo de piezas tiene su correspondiente en la cerámica de la época, tanto en modelos de una como de dos orejetas.

Otra pieza, una escudilla o bacín esta en aleación de cobre FPRA0124, fue documentada asimismo englobada en una concreción.

Ambas piezas quedaron in situ a la espera de la toma de alguna iniciativa sobre este importante pecio.

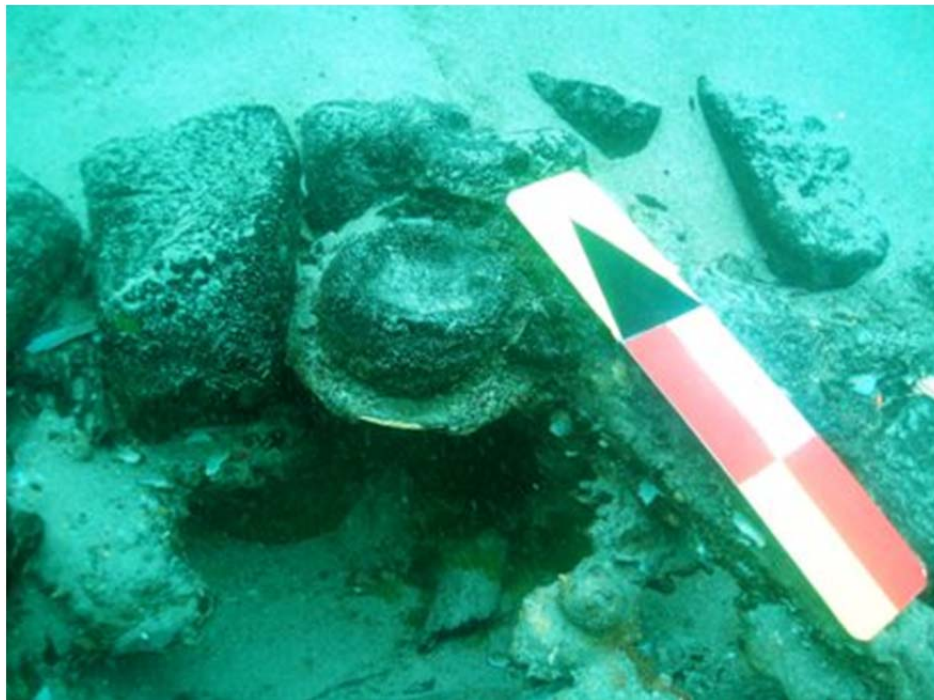


Escudilla de peltre de una orejeta polilobulada FPRA0119. Fot: MSC.





Fragmento del cuadro El cirujano del lugar (1550- 1555) de Jan Sanders van Hemessen. La joven de la izquierda sostiene una escudilla de peltre de dos orejetas. (Museo del Prado)



Recipiente de cobre integrado en una concreción FPRA0124. Fot: MSC.

#### 8.6.3.29.-Vida a bordo

Varios son los objetos que podemos atribuir a posesiones personales de la tripulación y de la fuerza militar transportada. Objetos pertenecientes a la vestimenta, al ajuar de cocina o de mesa

##### 8.6.3.29.1.-Posesiones personales

Han perdurado algunos restos de vestimentas de los que iban a bordo de estos buques. Aunque dichos restos hasta ahora, se circunscriben a elementos metálicos de las abotonaduras, nada impide que se conserven en los estratos no alterados del pecio restos de textil.

Entre estos elementos de uso personal más sobresalientes documentados en el pecio, destaca un conjunto de corchetes macho (gancho) y hembra (presilla) de bronce con un tamaño medio de entre 1,1 y 1,2 cm. La función de estas piezas que se han venido utilizando desde antiguo sin casi variaciones, es unir o cerrar partes de la vestimenta.

Están todos completos menos uno y casi todos presentan alguna deformación en mayor o menor medida. Algunos se encontraron sueltos entre la arena, aunque muy concentrados, pero la mayoría estaban concrecionados en una amalgama de arena, productos de corrosión del hierro, fragmentos de conchas y pequeños trozos de carbón.

Las piezas conservan núcleo metálico y superficie original. Sobre la superficie del metal se aprecian sulfuros y afloramientos de cloruros.



Corchetes procedentes de Punta Restelos tras su restauración. Fot: Victoria Folgueira Fariña.



Una sola moneda FRAA0108, en este caso de plata, fue localizada en el pecio, aunque dadas las concreciones que presentaba y la imposibilidad de proceder a su extracción en virtud de las indicaciones de la Dirección Xeral de Patrimonio, no se pudo proceder a su estudio. Esta pieza se encuentra soldada a la roca.



514

#### 8.6.3.29.2.-Herrete FPRA0109

Una pieza formada por una lámina de cobre enrollada formando un tubo fino depositado sobre un afloramiento rocoso del fondo, en las proximidades del depósito de equipamiento médico, lo hemos identificado como un herrete de vestimenta. Estos elementos se empleaban como terminales de cintas. Las agujetas eran correas o cintas con tales terminales empleados para unir entre sí diferentes prendas de vestir. Estos elementos eran asimismo parte de la ornamentación del vestido y podían fabricarse de metales preciosos, o presentar decoraciones e incluso piedras preciosas.



Herrete sobre el fondo FPRA0109. Fot: MSC.

A pesar del gran tamaño de este elemento con respecto a otros documentados en diferentes yacimientos del Nuevo Mundo (Deagan 2002, T2 175-176) que oscilan entre los 15 a 37 mm, el identificado en punta Restelos alcanza los 80 mm, esta interpretación nos parece la más probable, a pesar de haber barajado la posibilidad de que se tratara de una cánula de jeringa.

#### 8.6.3.29.3.-Vajilla metálica en peltre y cobre

La vajilla de peltre es muy común en los ajuares recuperados en pecios de esta época. Utilizada como vajilla de semilujo (aleación de estaño con un poco de plomo), este metal, del color de la plata cuando está nuevo, se oscurece con el uso adquiriendo un atractivo lustre gris. Se trabajaba de la misma forma que la plata. En los siglos XVI y XVII algunas piezas presentaban una decoración con motivos variados. En los ejemplares recuperados y estudiados no se aprecia decoración alguna, aunque alguna de las piezas que se conservan *in situ* es muy posible que, dada su calidad, presenten marcas de fabricante o rasgos decorativos.

Tenemos numerosos ejemplos en las piezas recuperadas materiales que se han hallado en pecios de la época (Bradford 1982), (Smith 1996), (Birch y McElvogue 1999), (Chirikure 2010), etc.

La razón del contraste entre el número de piezas recuperadas de los yacimientos terrestres y subacuáticos, muy superior en el caso de los pecios, se encuentra en la reutilización del metal en el que están fabricadas estas piezas mediante fundición para la fabricación de nuevos objetos. El hallazgo de piezas de vajilla fabricados en



Vincenzo Campi, 1580, Pinacoteca di Brera, Milan



peltre resulta cada vez más habitual, en Galicia, en pecios y yacimientos subacuáticos de esta época<sup>453</sup>. En el ámbito gallego, se han recuperado de un posible pecio en Xove varias piezas del mismo metal, datadas en un primer análisis de la documentación en el siglo XVI (actualmente depositadas en el Museo do Mar de Vigo) (Crespo Liñeiro, Fernández Abella y Santos Hernández 2012). En el cercano pecio de punta Carballeira también se documentó el peltre como parte del menaje presente a bordo. Asimismo también fueron localizados elementos de vajilla en este material en el puerto de Baiona.

En el pecio de punta Restelos se han localizado tres piezas completas de platos y varios fragmentos de objetos fabricados con esta aleación de los que se han recuperado únicamente algunos ejemplos. Otra pieza está muy afectada por procesos mecánicos post-deposicionales fue recogida del pecio, sin forma determinada, probablemente se trate de alguna otra pieza de vajilla.

En ninguno de los ejemplares estudiados en este pecio se aprecia decoración alguna, ni siquiera los habituales sellos de contraste.

La pieza PR-2008-MT3-5, es un plato hondo de peltre de unos 21 cm de diámetro totalmente liso. Presenta el borde rematado formando una doblez sobre sí mismo y no se aprecian marcas ni sellos de fabricación. La pieza está completa aunque rota y



Concreción metálica que ha absorbido a varios fragmentos cerámicos. Fot: MSC.

<sup>453</sup> En el dragado del puerto de Bayona, en el pecio de Punta Carballeira, Corcubión y en la playa de Lago, Lugo.

muy deformada por presiones mecánicas post deposicionales achacables a las inestables condiciones a las que se ve expuesto este pecio. Conserva el núcleo metálico y superficie original.

Además de las fracturas y deformaciones se aprecian fuertes ralladuras en zonas puntuales. Otro de los platos de peltre retirados, el PR-0000-2011-MT-019 fue sometido a tratamiento de restauración.

El siglado como PR 2008-MT3-1 es un plato hondo de peltre de unos 17 cm de diámetro. Como el resto de las piezas es totalmente liso, con el borde doblado sobre sí mismo y no se aprecian marcas ni sellos de fabricación. La pieza está completa aunque rota y muy deformada por presiones mecánicas. Conserva núcleo metálico y superficie original. Además de las fracturas y deformaciones se aprecian tiene asimismo profundas ralladuras en zonas puntuales

Un plato ha sido recuperado en tres fragmentos dispersos por el área rocosa del yacimiento PR-0000-2011-MT-020 Este depósito es consecuencia del proceso tantas veces repetido en este punto por el que los objetos quedan expuestos en la arena que protege el pecio y son arrastrados contra la costa donde son destruidos por la acción mecánica del mar.

Se trata de un conjunto de tres fragmentos pertenecientes a un único plato de peltre. En concreto se trata de un fragmento de borde, un perfil casi completo del borde hasta el fondo y un fragmento liso que puede pertenecer al fondo del plato. En conjunto solo se conserva una pequeña porción del plato original. Todos los fragmentos están completamente mineralizados y no se conserva núcleo metálico aunque sí parte de la superficie original. La superficie está muy alterada; en algunos



El plato de peltre FPRA0121 a la izquierda. A la derecha se aprecia la concreción PR-2011-MT-2707-044 antes de su retirada. Fot: MSC.



puntos craquelada y en otros muy rugosa con pequeñas protuberancias bulbosas y algunas más grandes formando las <<ampollas>> características del peltre.

Sobre la superficie hay numerosas deposiciones calcáreas y productos de corrosión de color naranja rojizo.

La concreción PR-2011-MT-2707-044, formada por varios objetos metálicos, englobaba un plato de peltre y diferentes fragmentos cerámicos, además de restos malacológicos. Este elemento, suelto sobre el fondo, fue retirado en el año 2011 y depositado en el Museo del Mar de Galicia, Vigo.

El plato de peltre FPRA0121, aunque muy concrecionado semeja conservar su forma y confiamos permanezca todavía en el pecio.

Aislada de la arena sobre un afloramiento rocoso, se descubrió durante la prospección de 2013 una bandeja de cobre FPRA0117 su radio es de unos 341mm. Esta pieza como todas las localizadas en dicha intervención no fue retirada.

#### 8.6.3.29.4.-Cerámica

Entre los abundantes objetos de cultura material diseminados sobre las rocas o semienterrados en el yacimiento, se han identificado numerosos fragmentos cerámicos correspondientes a diferentes cacharros. Se recuperaron algunas muestras significativas que pudieran facilitar información de tipo cronológico y espacial, aunque la mayor parte de estos elementos permanece in situ sobre el pecio.



Plato de peltre doblado por la mitad. En punta Restelos. Fot: MSC.

Todas las piezas estudiadas Corresponden a cerámicas de época moderna tanto de uso doméstico como de transporte. Destacan piezas vidriadas así como las conocidas botijas (anforetas y botijuelas).

Algunos de estos fragmentos presentan vidriados, todos en tono verdoso. Otras piezas estaban completamente desprovistas de ningún tipo de acabado, observando en otros un engobe de color claro.

Numerosos fragmentos cerámicos se encuentran englobados en concreciones metálicas, incluso sobre piezas de armadura, en concreto se han documentado incluso formando parte de una concreción que engloba un morrión. Esta incorporación nos confirma la antigüedad de las mismas, por cuanto su agregación sólo podría producirse durante el proceso de formación de la concreción.

Sobre el pecio se documentó un fragmento de teja fuera de un contexto claro, que no podemos establecer si pertenece a la carga del buque o que fuera incorporada mezclada entre el lastre, o bien se trate simplemente de una contaminación externa. La presencia de fracturas sin huellas de erosión nos hace suponer que este elemento se encontraba a bordo del buque.

Durante el estudio y documentación del pecio de Punta Restelos, se recuperaron algunos fragmentos cerámicos, con el fin de documentar las diferentes producciones localizadas; aprovechando la oportunidad que ofrece el tener una cápsula de tiempo bien determinada para fechar los materiales. La cantidad de cerámica recuperada es muy inferior en relación al pecio de Punta Carballeira, a pesar de ser mayor la dispersión del pecio.

#### *5.1.1. - Cerámica común:*

El grupo más numeroso lo componen las cerámicas comunes. Dentro del cual podemos establecer diferentes subgrupos en cuanto al tipo de pasta se refiere:

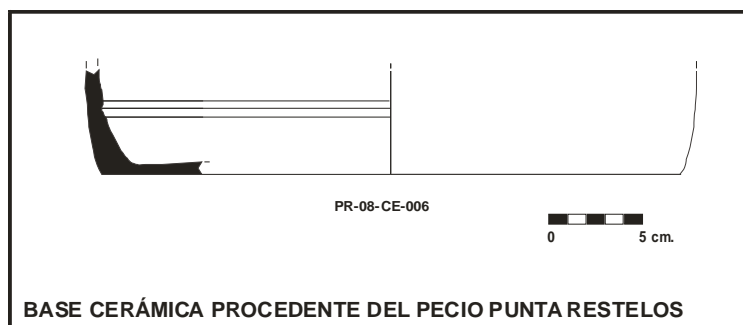
a) Pastas amarillentas depuradas, porosas y de tonalidades claras (típico de ambientes oxidantes), correspondientes a formas tipo botija. Dentro de la cerámica de este periodo son las mejor conocidas, debido a que componían el cargamento habitual de los buques de la época, conocidas en el mundo anglosajón como spanish olive jar. Presentan un engobe blanco al exterior.

b) Pastas de color rojizo. Dentro del cual encontramos dos grandes grupos: uno perteneciente al tipo contenedor (ollas, lebrillos, tinajas, etc.) algunas con restos de *brea* en su interior. Y otro gran grupo perteneciente al tipo cocina (cazuelas, ollas, etc.).

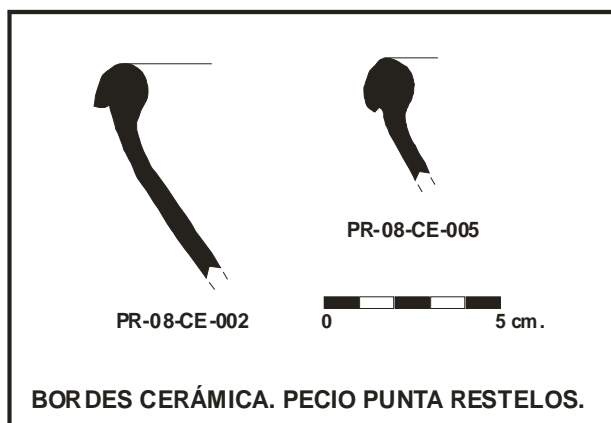
Se han documentado además dos bordes de tipo cazuela con restos de hollín en la superficie exterior.



Dentro del grupo de grandes contenedores se ha documentado sólo una base de tipo plano.

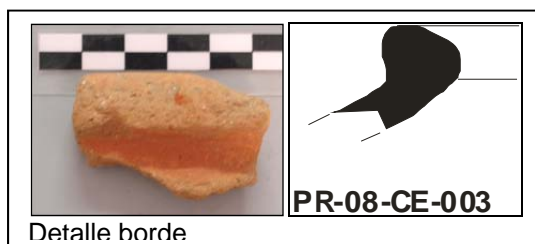


Se documentan 2 bordes del tipo cazuela que presentan restos de hollín en su superficie exterior.



Encontramos así mismo un borde del tipo olla de pasta rojiza anaranjada con restos de engobe rojizo en la superficie exterior PR-08-CE 003. En conclusión las formas de este tipo de cerámica de pasta rojiza la conforman mayoritariamente el tipo contenedor (ollas, tinajas, etc., relacionada con el almacenaje y/o carga); y el tipo cocina (cazuelas, ollas, etc., relacionadas con la vida a bordo).

Tapadera de cerámica común de 16,5 cm de diámetro, con un apéndice central que sirve de agarradera y una solapa en el borde para facilitar el encaje de cierre. Fabricada a torno, la pasta es de color rojizo anaranjado y relativamente homogénea sin que se aprecien desgrasantes a simple vista aunque sí mica. La superficie es



bastante tosca, sin alisar y presenta imperfecciones y rugosidades. Esta pieza fue extraída el 11 de julio de 2011.

c) Pastas de color predominantemente marrón. Pasta con abundantes desgrasantes de tipo medio y fino. Se documenta en las cerámicas de este tipo de pasta una base de tipo plano. Perteneciente al grupo jarro - jarra.

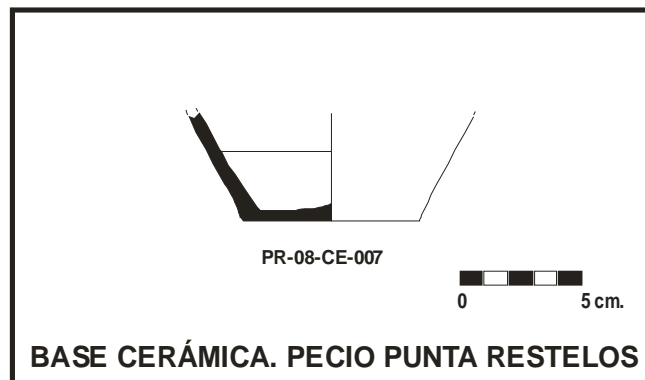


Detalle interior y exterior de las cazuelas.



Cerámica de color marrón.

521



Dentro de este grupo se documentan cerámicas relacionadas con la vida a bordo.

#### 5.1.2.- Cerámica vidriada:

Dentro de este tipo de cerámica podemos hablar de varios grupos teniendo en cuenta el tipo de vidriado utilizado.

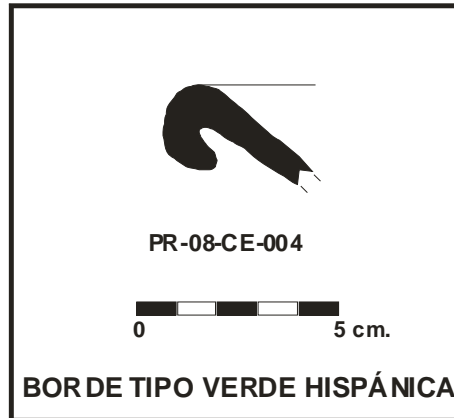
a) Pastas amarillentas depuradas, porosas y de tonalidades claras (típico de ambientes oxidantes), correspondientes a formas tipo botija. Presentan un vidriado interior de color verde.

b) Verdes hispánicas:



Botijas vidriado verde interior.

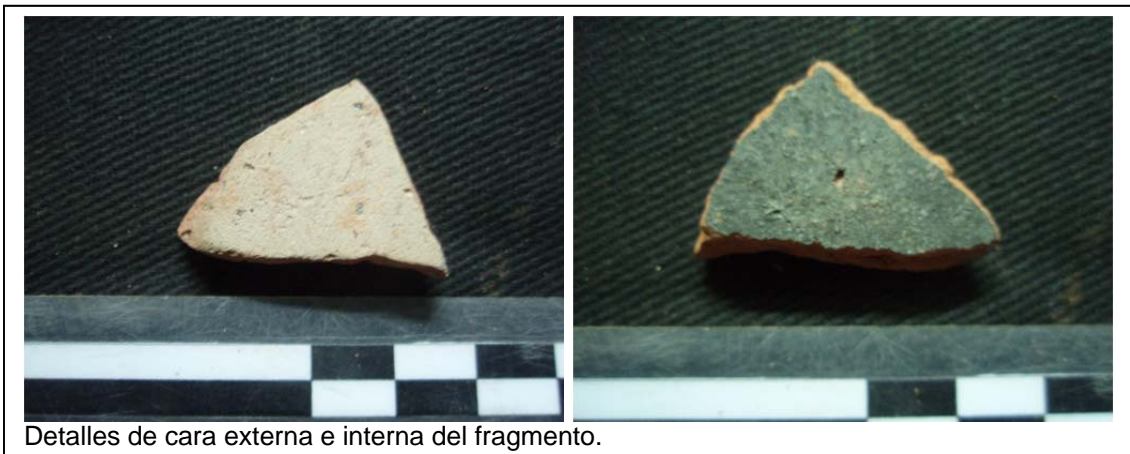
Destaca un grupo de cerámicas de piezas de gran tamaño, tipo lebrillo, con verdes espesos al interior y sin vidriar al exterior, son de pastas compactas de color rojizo. Goggin las encuadra dentro del tipo de producción andaluza datado entre 1490 y 1600.



522

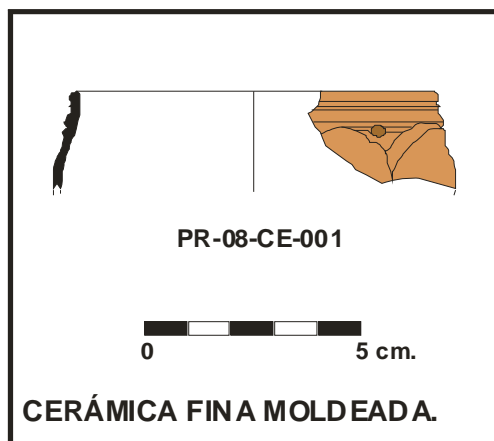
#### c) Cerámica esmaltada en blanco:

Un fragmento muy pequeño de cerámica esmaltada al interior, grupo indeterminado. Presenta una pasta de color amarillo blanquecino. El esmalte está muy oscurecido. Podría pertenecer al grupo Columbia Plain Gunmetal, producción que se documenta en el ámbito hispano durante todo el siglo XVI.

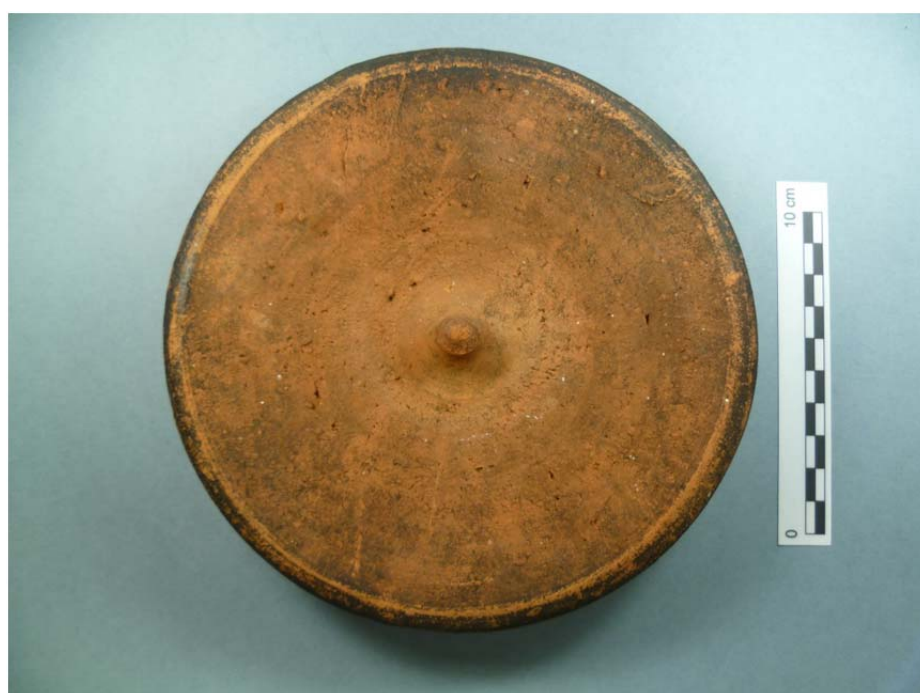


#### 5.1.3.- Cerámica moldeada:

Destaca un fragmento de cerámica fina con decoración moldeada. Es de pasta compacta de color anaranjada y parece ser una parte de un pequeño recipiente. Este tipo de cerámica ha sido documentada en el pecio *Nuestra Señora de Atocha* (1622), y en el seguimiento arqueológico del dragado de Baiona. Parece ser un tipo de cerámica característico de esta época.



523



Tapadera cerámica punta Restelos. Fot: Victoria Folgueira Fariña.



#### 8.6.3.30.-Madera

Entre la abundante colección de objetos de madera que se aprecia en el yacimiento cada vez que se retira la arena que lo protege, hemos localizado algunas piezas trabajadas en un relativo buen estado de conservación de las que hemos conservado

La primera y más llamativa se trata de una pieza de madera torneada con forma aproximada de diábolo PR-2011-MA-0000-48, mide 2,8 cm de largo y tiene un diámetro variable con 1,4 cm en su parte central, que es la más estrecha y 3,2 en la más ancha. Presenta un orificio central longitudinal de 1,1 cm de diámetro.

Su forma general lo hace parecer como preparado para ser introducido en otra pieza a través de la base, para encajarla tiene dos rebajes que permitirían su fijación. Se trataría por tanto de un remate de un objeto de madera de funcionalidad desconocida.

524



Madera torneada punta Restelos. Fot: Victoria Folgueira

Se aprecia pérdida de material en uno de los discos que sobresalen, además de presentar síntomas de hidrólisis de la celulosa debido a la inmersión prolongada. La pieza recibió tratamiento de conservación.

Se trata de un disco perforado de madera, de unos 7cm de diámetro. El orificio central tiene 2,5 cm de diámetro y el grosor general de la pieza es de unos 2,9 cm. La madera se recuperó empapada con síntomas de hidrólisis de la celulosa debido a la inmersión, además mostraba signos de ataque de xilófagos. Se aprecian pérdidas de material generalizadas en la superficie, siguiendo las vetas de la madera.

Conjunto PR-2011-MA-0000-47 Estas dos piezas de madera las hemos puesto en relación con un posible tintero del cual procederían. Quizás en el mismo tuviera participación asimismo la pieza torneada PR 2011-MA-0000-48 descrita anteriormente.

Estos objetos presentan forma y medidas similares, se trata den dos rectángulos de madera de unos 6 cm de largo por 5 de ancho con 2,3 cm de grosor. Ambas presentan un orificio central de forma circular con un diámetro de 2,4 y 3 cm y un reborde en una de sus superficies que sobresale 0,5 cm aproximadamente.

Ambas piezas estaban empapadas y presentan una estructura interna muy debilitada debido a la inmersión prolongada, la superficie de la madera era esponjosa y blanda al tacto, lo que indica una gran pérdida de celulosa. Presentaban una superficie muy erosionada y débil de la que se desprenden pequeñas astillas de madera con la mínima manipulación.



PR-2011-MA-0000-47. Fot: Victoria Folgueira

### 8.6.3.31.-Conclusiones

Consideramos que no existen dudas de encontrarnos ante uno de los grandes buques que constituían la Armada de 1596 al mando del Conde de Santa Gadea, Martín de Padilla.

Un motivo que nos hace suponer que estamos ante los restos de un buque de entidad dentro de los que naufragaron en la noche del 28 de octubre de 1596, es la presencia de dos ruedas pertenecientes a un armón o cureña de artillería terrestre de artillería. Este hallazgo apunta a la presencia de artillería de batir a bordo. La existencia de carísimas piezas de artillería en bronce como dotación del buque, además de la presencia de platos (FPRA0121) y vajilla de peltre, y aún de cobre (FPRA0117), entre los elementos localizados, denota la presencia de personas de elevado poder adquisitivo entre los embarcados.

La documentación de abundante equipamiento médico entre los despojos del naufragio es otra de las características que apuntan a la importancia que tuvo un día el buque que originó este importante yacimiento.

Conocemos la dotación artillera de muchas de las naves que partieron de Lisboa. Este



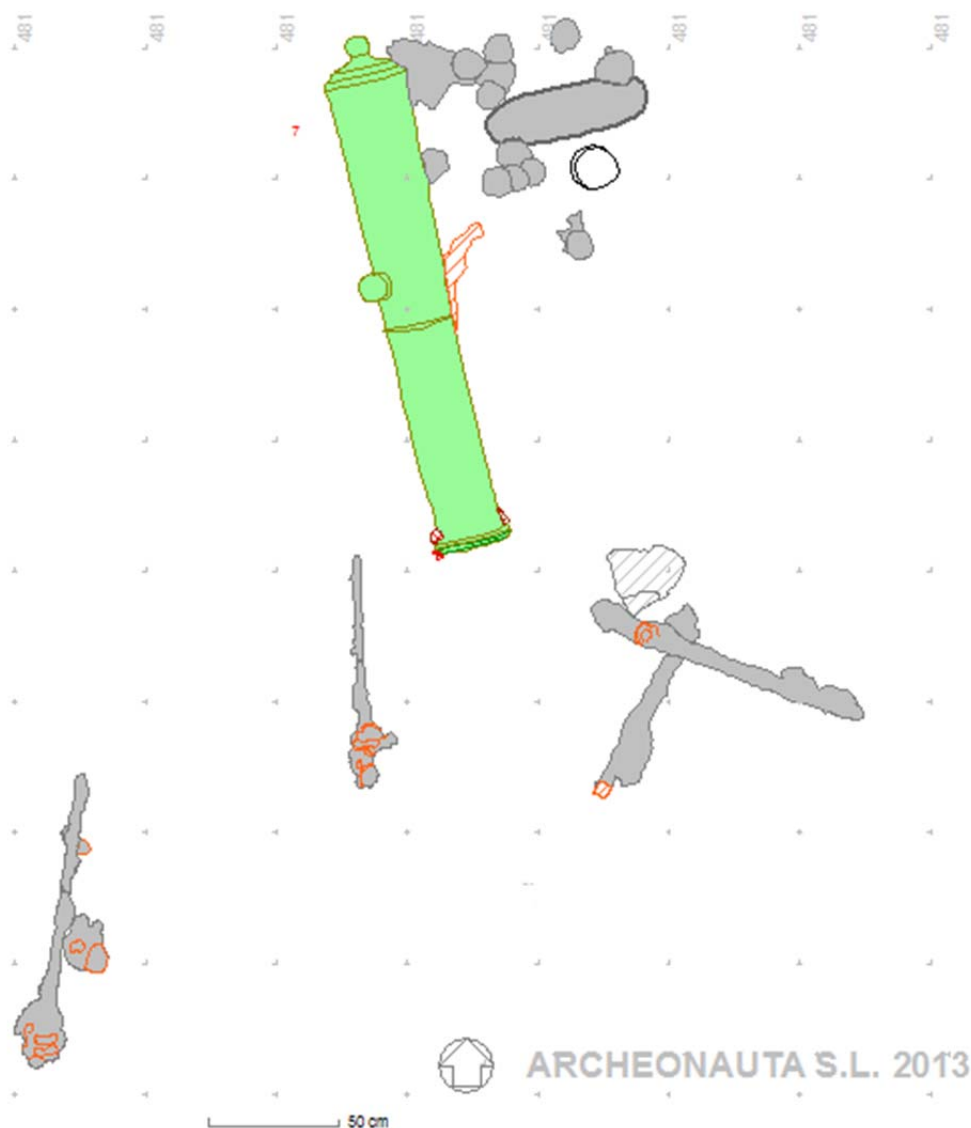
Tintero de madera del pecio de Nuestra Señora de Guadalupe (León Amores 2000)

dato nos lleva a apuntar la hipótesis de la identificación del pecio de punta Restelos con el galeón *La Anunciada*, perteneciente a la escuadra Ilírica del cargo del general Pedro de Ivella. Esta presunción la basamos en el contraste entre las piezas de artillería mencionadas en la documentación sobre este buque, con los cañones documentados bajo el agua: 5 piezas de artillería de hierro colado; dos lombardas de las cuales como se ha dicho se ha localizado una, y cuatro pedreros de bronce de los cuales se han localizado dos hasta el momento, coinciden exactamente con las localizadas en este pecio

Afianza la presunción la presencia en este pecio de una pieza de artillería de hierro forjado, una lombarda. Este tipo de pieza sólo está presente en uno de los buques hundidos en aquella jornada, precisamente el galeón mencionado.

Este buque, denominado en ocasiones como Nao Anunciada de Portugal, era uno de los mayores buques de la flota con unas 1000 toneladas de desplazamiento, que transportaba 160 soldados, con una dotación de 60 marineros, de todos ellos, únicamente sobrevivieron 7.

Hay que recordar que todos los elementos, localizados sobre este pecio a lo largo de varias campañas, han sido documentados en su mayoría sobre la superficie del pecio, expuestas por la acción mecánica del mar, sin que hasta ahora se haya producido más intervención que la limpieza de los elementos visibles por medio de manga de succión o la realización de tres pequeños sondeos sobre la capa de arena estéril que cubre el pecio, no se ha excavado hasta ahora ningún estrato ni depósito fértil desde el punto de vista arqueológico a pesar de haberse documentado en algunos puntos.



Pieza artillera 7 con dos espadas de lazo en el cuadrante inferior izquierdo, dos fragmentos de arcabuces en el derecho y con variada pelotería en piedra y hierro, además de un pan de plomo en la mitad superior.



Suponemos por tanto que el yacimiento debe albergar todavía una cultura material enorme.

El riesgo que plantea la presencia de numerosos objetos dispersos sobre el yacimiento, la existencia de elementos de interés patrimonial inéditos en el conjunto patrimonial gallego y aún español, y los riesgos que para los mismos presentan no sólo la actuación de furtivos sino la propia dinámica marina, hacen necesario establecer algún tipo de mecanismo que garantice, si no su estudio, al menos la conservación del yacimiento. Además de monitorizar el yacimiento para detectar cualquier actividad ilícita o variación de las condiciones que impidan una mayor pérdida patrimonial que la sufrida hasta ahora.

La actitud apocada de la Administración autonómica para la protección de tan importante legado material, prefiriendo dejarlo in situ, en la confianza de que bajo el agua se encuentra a salvo, antes de garantizar su conservación y estudio está sustentada en la falta de conocimientos específicos entre la Administración Gallega, acerca de las condiciones de materiales arqueológicos subacuáticos. Creemos haber demostrado la dinámica del yacimiento, el cual periódicamente <<escupe>> objetos contra la costa donde son triturados por la simple acción marina. La situación actual d conlleva la destrucción paulatina pero implacable de tan importante patrimonio.



Pieza de madera tras su restauración.

#### 8.6.4.-Pecio de punta Carballeira (1596) (Corcubión)

##### 8.6.4.1.-El yacimiento

Está situado en la ensenada de Sardiñeiro, en la costa inmediata al concello de Corcubión, muy expuesto a los vientos y el mar del tercer y cuarto cuadrante, especialmente activos en invierno en esta zona. La zona donde están depositados los restos es fundamentalmente rocosa con una dinámica marina que impide prácticamente la sedimentación<sup>454</sup>. Se trata de una zona de fondo de roca de entre 4 a 10m de profundidad, que alterna la roca madre expuesta con batolitos de gran tamaño y fragmentos de roca de medio y pequeño diámetro. La dinámica marina en este lugar la podemos establecer en un valor medio.

Presenta una elevada densidad de vegetación, sobre todo a partir de primavera y el verano.

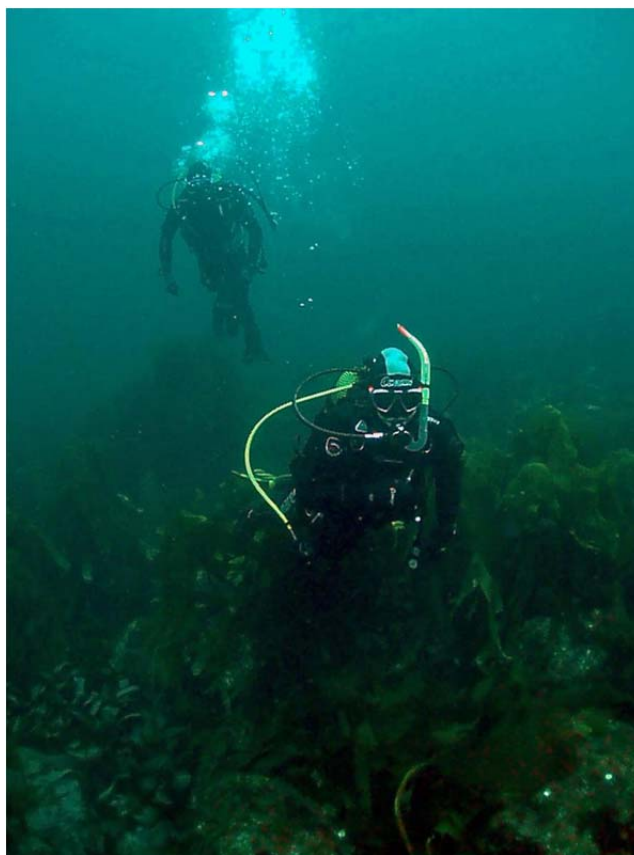
En la zona del naufragio, lo mismo que en general en todo el ámbito en el que intervinimos en torno al cabo Finisterre, constatamos lo mismo que destacó el profesor Martín Bueno, 25 años atrás <<la pérdida de vida marina de estas costas [...] síntoma de una práctica abusiva de la pesca>> (Martín Bueno 1989, 37-38).

Junto a un importante depósito de 19 lingotes naviformes de plomo, el yacimiento destaca por la presencia de 5 piezas de artillería de hierro colado.

Las piezas de artillería se distribuyen en tres depósitos diferentes dos cercanos formados por sendas piezas de artillería, mientras que una quinta pieza constituye el tercer depósito, apartado unos 56 metros del depósito principal de lingotes.

En un principio todos los elementos descubiertos fueron documentados, georeferenciados y estudiados *in situ* reflejando su situación sobre la planimetría del yacimiento. Se ejecutó un fotomosaico del yacimiento que permitió situar los objetos que lo componen, así como sus relaciones.

A pesar de estar fuertemente concrecionadas en alguna de las piezas se adivina el cascabel cónico tan característico de las producciones inglesas. La presencia de piezas de este tipo a bordo de buques españoles, o al servicio de España, no es raro. Pero en concreto sobre esta



Tareas de prospección con elevada vegetación. Fot: MSC.

<sup>454</sup> Hizo de todo punto imposible la conservación de madera de la estructura del buque.

Armada disponemos del testimonio de un ciudadano inglés al que dos españoles encargaron <<a great quantity>> de piezas de hierro colado a ser entregadas en Hamburgo, Rotterdam o Calais, el inglés se negó e informó a Francis Walsingham que, al negarse, aquellos las solicitaron a varios holandeses. La preocupación del inglés es que estas piezas acabaran armando buques de la Armada (Brown 2011). Es hasta posible que alguna de las piezas de este origen localizadas en los pecios de punta Restelos o estas de punta Carballeira tenga su origen en las servidas por los menos escrupulosos holandeses.

#### 8.6.4.2.-Decurso histórico

El día 8 de mayo de 2008, en el ámbito de la <<Prospección arqueológica subacuática en el entorno del seno de Corcubión, ría de Corcubión, cabo Finisterre>>, autorizado por la Dirección Xeral de Patrimonio Histórico de la Xunta de Galicia, se localizó un pecio en punta Carballeira, ensenada del Sardiñeiro, Ayuntamiento de Cee, La Coruña. Esta posición nos fue facilitada por dos mariscadores y buceadores del puerto de Finisterre<sup>455</sup>, los cuales lo habían localizado previamente durante las tareas de recolección. La presencia masiva de algas, en un momento tan avanzado de la estación, hizo imprescindible el empleo de un detector



El óvalo rojo marca la situación del pecio de punta Carballeira. Fot: Google.

<sup>455</sup> D. José Manuel Vázquez Tomé y D. Manuel Insua Canosa. Ambos buceadores realizaron con nuestro equipo una prospección de la zona hasta la correcta situación del yacimiento, lo que les agradecemos profundamente, pues la misma se realizó tras terminar su horario laboral y con el consiguiente cansancio acumulado.



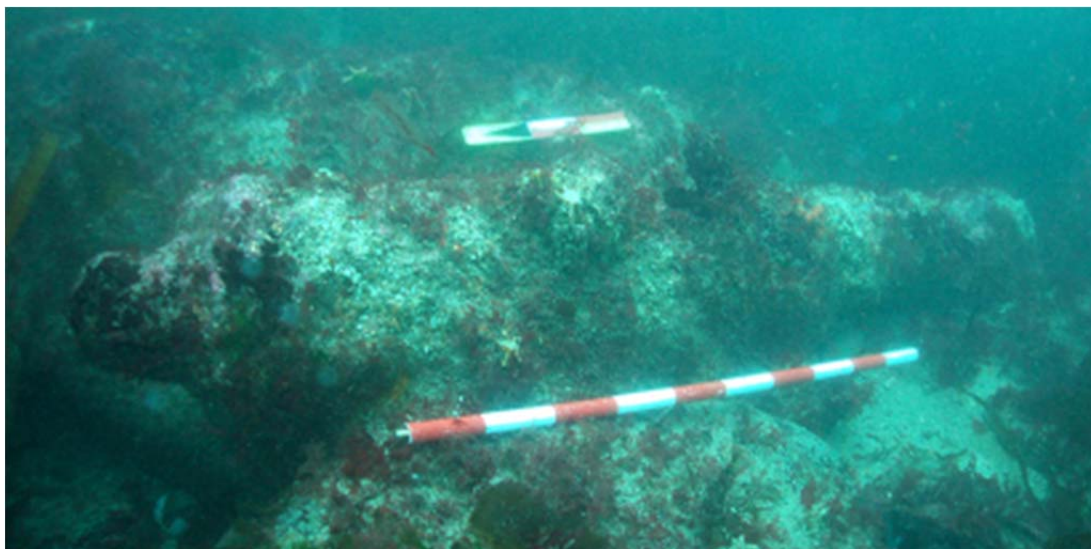
de metales para proceder a localizar el punto exacto de situación del yacimiento<sup>456</sup>.

En un primer momento se localizaron las 2 piezas de artillería citadas por los halladores, durante trabajos posteriores se localizaron el resto de elementos citados.

Este yacimiento presenta absoluta coherencia con el situado en Punta Restelos en cuanto a la naturaleza de los objetos visibles. Los lingotes naviformes son en todo similares a los recuperados en Punta Restelos, las piezas de artillería son compatibles con una cronología en torno a finales del siglo XVI. Todo lo anterior, unido a la concordancia entre ambos yacimientos con las producciones cerámicas, nos avala a incluir este pecio en la nómina de los naufragios de la Armada de 1596. La Dirección Xeral de Patrimonio del gobierno autónomo gallego, apreció la necesidad de protegerlo y encargó una intervención para recuperar los materiales susceptibles de pérdida o sustracción<sup>457</sup>.

Se inició un proyecto que tenía como objetivos recuperar las piezas cerámicas dispersas documentadas en torno a los lingotes., retirar uno por uno todos los lingotes localizados y recuperar vaquellos objetos cuya presencia se manifestara durante los trabajos. La intervención fue dirigida por el que suscribe, se extrajeron los lingotes, durante su retirada se recuperaron numerosos fragmentos cerámicos asociados. Las piezas se introdujeron en contenedores con agua dulce para proceder a su desalación controlada. Todos los elementos recuperados fueron depositados en el Museo do mar de Galicia, en Vigo, por orden de la Dirección Xeral de Patrimonio.

Durante las campañas arqueológicas sucesivas en la zona se acudió a este lugar para monitorizar el estado del pecio y prospectar el área circundante, durante estas actividades fue localizado un nuevo lingote de plomo situado a 11,5m al nordeste del depósito principal y una nueva pieza de artillería asimismo de hierro.



Aspecto de uno de los cañones de hierro colado FCA0049 del pecio de punta Carballeira.  
Fot: MSC.

<sup>456</sup> La mayor dificultad inherente al trabajo en este pecio se encuentra en la necesidad de intervenir en época invernal. El desarrollo de la vegetación en época primaveral o veraniega condiciona grandemente los trabajos, haciéndolos lentos y especialmente penosos.

<sup>457</sup> La experiencia con respecto al yacimiento situado en punta Restelos así lo aconsejaba.



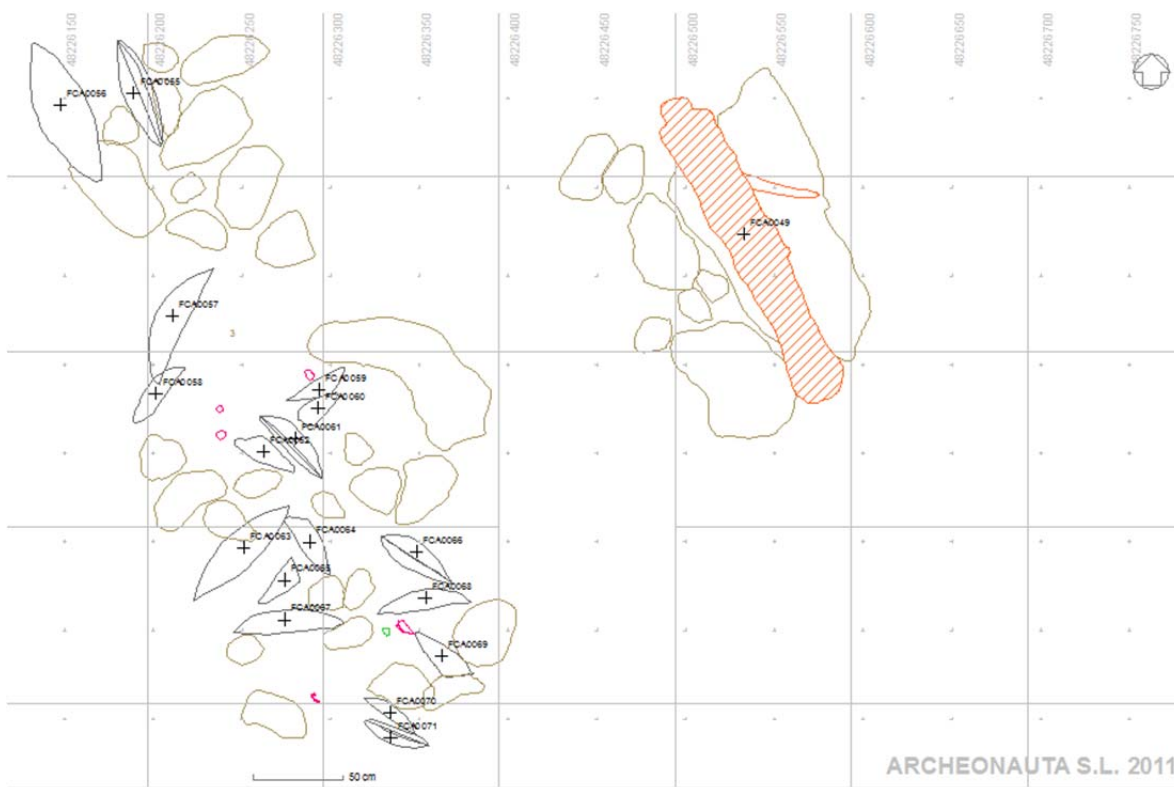
#### 8.6.4.3.-Lingotes de plomo

Se documentaron 19 de tales piezas, únicos objetos que pudimos interpretar como cargamento del buque. Estaban dispuestas en un único depósito, a excepción de uno que se localizó apartado del depósito principal<sup>458</sup>. El núcleo principal de 18 piezas, estaba agrupado en una depresión rellena de arena, todos ellos en conexión. Asociados se localizaron varios fragmentos cerámicos. Todo este conjunto se encuentra muy cerca de dos piezas artilleras.

Se han rescatado del fondo del mar dos tipos bien diferenciados por su tamaño y peso: 3 de gran tamaño (números 8, 9 y 16) y 15 de mediano tamaño. La forma naviforme de estas piezas estaría en función de su mejor estiba en las bodegas del buque. Los primeros varían entre los 72 y 83 cm de longitud máxima, los 25 y 28 cm de anchura máxima, y los 14 y 17 cm de altura máxima. Los de mediano tamaño varían entre los 57 y 72 cm de longitud máxima, los 12,5 y 17,5 cm de anchura máxima, y los 11 y 16 cm de altura máxima.

Con respecto a los pesos encontramos dos grupos principales y dos ejemplares que se salen de la media de los anteriores. Trece piezas tienen un peso comprendido entre los 51,800 y los 57,500 kilogramos la media del peso de estas piezas es de 55,530 gramos.

El segundo de los grupos está formado por tres piezas<sup>459</sup> las cuales superan ampliamente los 120 kg, con una media de 122,87 kg.



Depósito principal de lingotes

<sup>458</sup> Esta pieza, localizada algún tiempo después no ha sido retirada.

<sup>459</sup> PC2008MT-3-8, PC2008MT-3-9 y PC2008MT-3-16

Por último existen dos piezas PC2008MT-3-10 y PC2008MT-3-11 de 62,100 kg y 48,300 kg respectivamente que se apartan de los grupos principales. El peso total de las piezas recuperadas es de 1.200,900 kg.

La mayoría de ellos tiene una capa superficial de concreciones calcáreas, por lo que, a falta de la limpieza necesaria a efectuar por especialistas, no se han podido determinar las relaciones entre los sellos y acuñaciones que presentan visibles algunos de los lingotes y el origen de éstos. Tampoco se pudo establecer su relación con los hallados en el Pecio de Punta Restelos, formalmente similares y suponemos que con un origen común.

El contraste H aparece lo mismo en ambos pecios, aunque con diferente tipo de letra, lo mismo la V doble documentada en el pecio de punta Carballeira, aunque aquí presenta una F formando el anagrama WF (Welser fecit?). Un nuevo sello en caliente sobre la misma pieza de punta Carballeira presenta las letras T, E y S, lo que parece constituir la palabra TES, cuya explicación no alcanzamos a conocer.

Se conservan muy pocos sellos de la época sobre este tipo de materiales, dado que los mismos desaparecen junto con la pieza cuando es fundida. No hemos localizado paralelismos para los sellos documentados, salvo la posible adscripción de nuevo de la V doble a los Welser o Belzares, con la interpretación de la F que las acompaña como una abreviatura de Fecit.

La forma de los lingotes tiene que ver con su fundición que aparentemente se realizaba sobre formas excavadas en el suelo. De ahí lo irregular de su parte plana que sería sobre la que se vertiera el metal fundido. Es sobre esta cara sobre la que se aplican todas las marcas documentadas, lo cual nos indica asimismo que la misma es la que quedaba vista durante su transporte y almacenamiento. Las formas resultan más achatadas en las piezas más pesadas



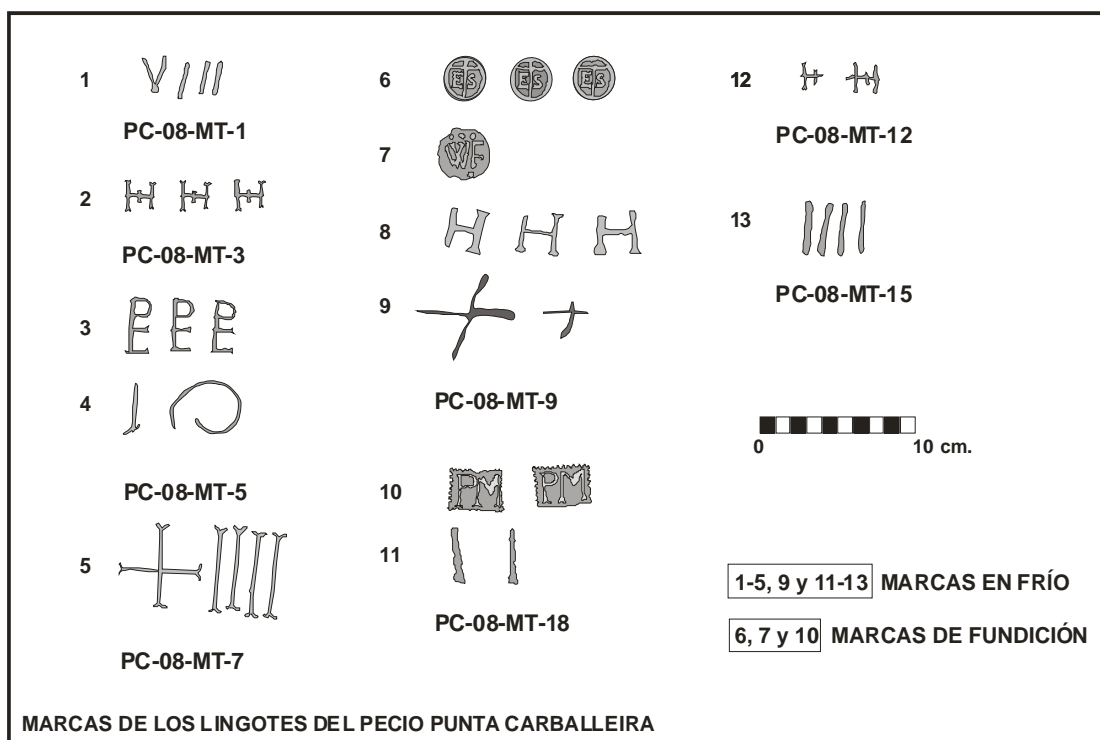
Pieza FCA0051, donde se observa el gran desarrollo del cascabel a la izquierda. Foto: MSC.

Su disposición en el buque sería lo más abajo posible, para así favorecer el descenso del metacentro del buque y contribuir a la estabilidad. Esta disposición, directamente sobre el doble forro, en la sentina del buque ha sido documentada en el pecio de Aanloop Molengat, un buque hundido alrededor de 1635 en la isla de Texel, Holanda (Maarleveld y Overmeer 2012)

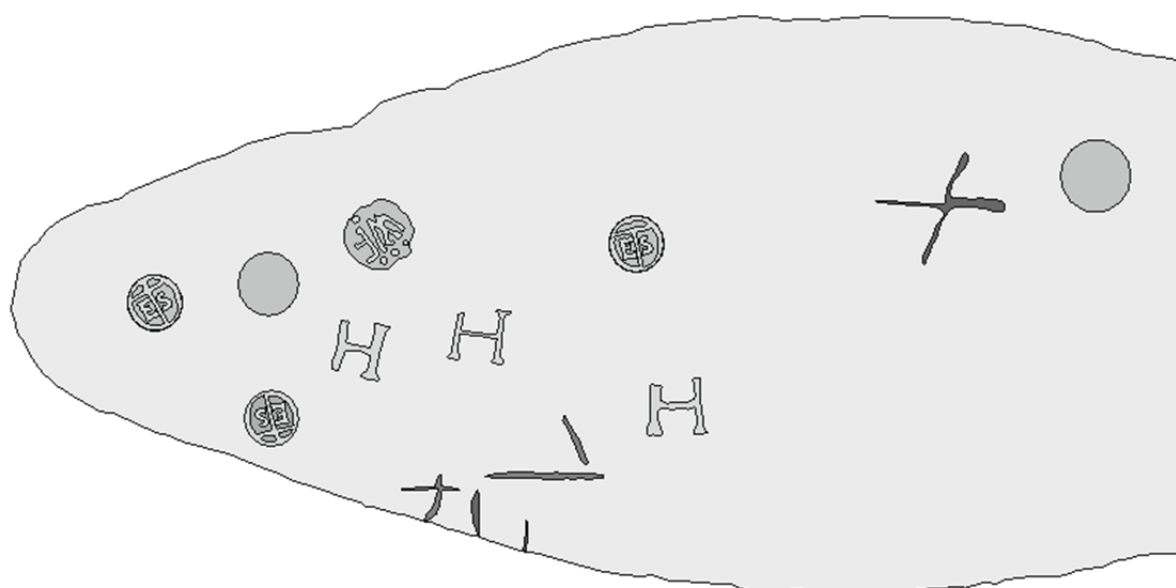
Los sellos y marcas de lingotes documentados en los lingotes recuperados nos permiten establecer los mismos dos tipos bien diferenciados que establecimos para los recuperados en puna Restelos:

a) Marcas de fundición, realizadas en caliente. Corresponderían a la marca o sello del fundidor. Estas marcas de hipotéticos fundidores estarían sobre los lingotes PC2008-MT-6, PC2008-MT-7 y PC2008-MT-10. Y se corresponderían con las marcas TES; WF y PM.

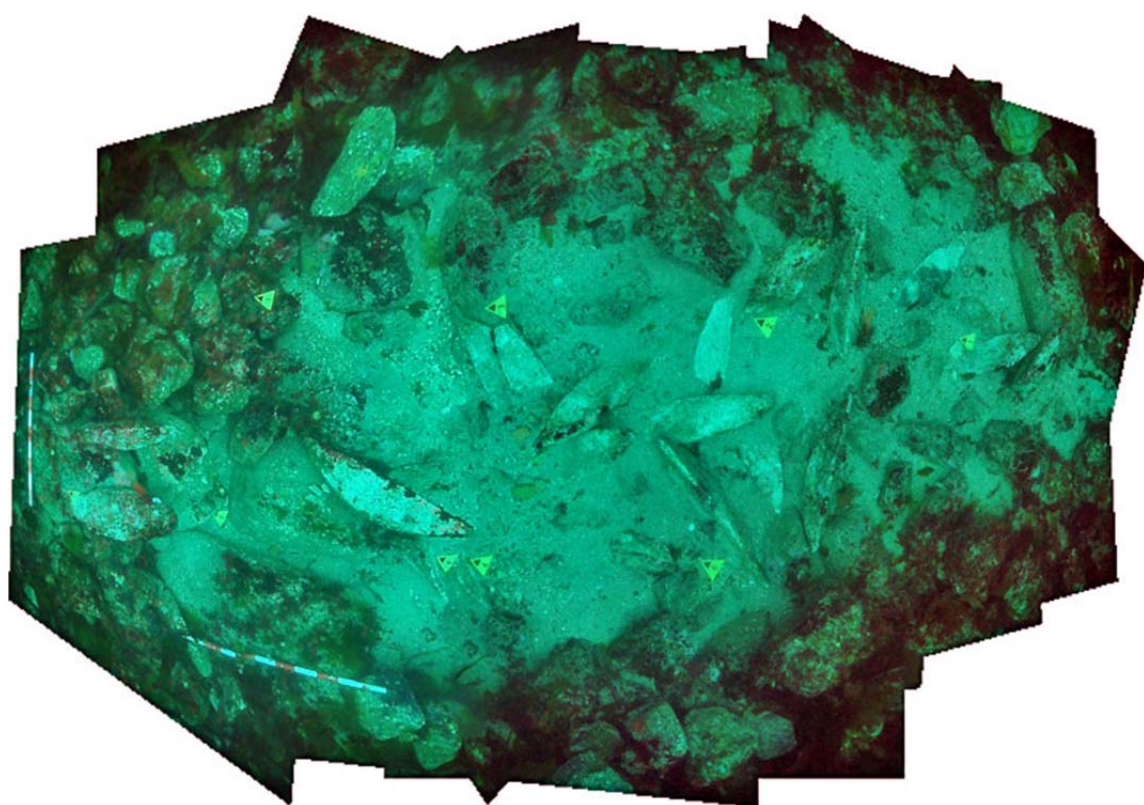
b) Marcas en frío. Corresponderían al peso de cada uno de los lingotes<sup>460</sup>.



<sup>460</sup> No podemos descartar sin embargo que se trate de marcas de inventario o bien de propiedad.

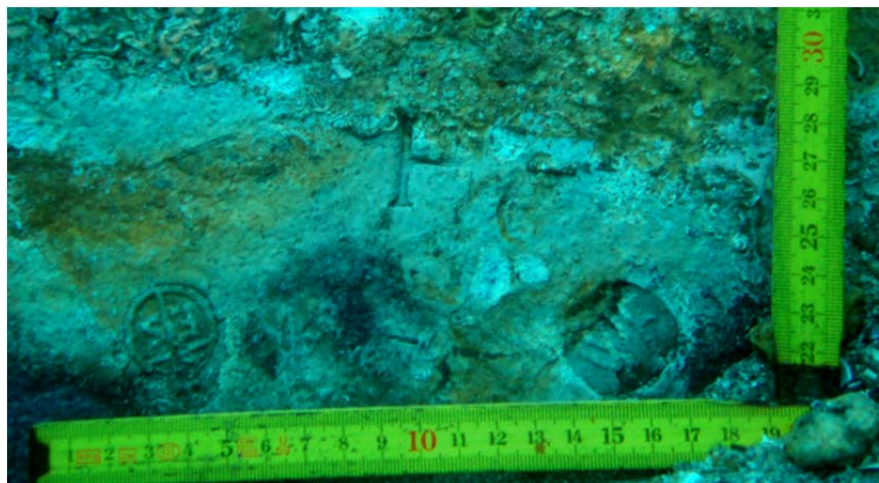


Detalle de las marcas sobre el lingote PC2008MT-3-9.



Fotomosaico del depósito principal de lingotes naviformes del pecio de punta Carballeira. Fot: MSC





Conjunto de contrastes <<TES>>, <<H>> y <<WF>> sobre el lingote PC2008MT-3-9

#### 8.6.4.4.-Munición

Durante las tareas de localización del yacimiento, se empleó un detector de metales con objeto de acotar el área, cuya supervisión era muy complicada por el desarrollo de la vegetación submarina. Durante esta tarea los primeros objetos localizados fueron cuatro proyectiles de plomo. Tres de ellos conservan el orificio característico de la munición perteneciente a proyectiles enramados o angelotes. Estos proyectiles para armas ligeras son similares a los más pesados de la artillería. Se trata de un conjunto de dos proyectiles de plomo unidos por un hilo de cobre o hierro torcido, que al ser disparado se expande aumentando las posibilidades de ofender al enemigo.



Detalle del lingote PC2008MT-3-9 Fot: MSC.

Estos proyectiles eran utilizados en la época para romper la cabuyería del buque enemigo, y así inutilizar el velamen y la maniobra del mismo. Ejemplos de piezas similares se han localizado en el pecio del galeón San Diego de Filipinas y en aguas gallegas se han recuperado piezas similares en el pecio del castillo de San Antón.

La otra pieza documentada pertenece a un proyectil de mosquete, de un calibre ligeramente inferior.



Proyectiles de plomo enramados del pecio de punta Carballeira  
Fot: Archeonauta SL



Conjunto de proyectiles, algunos enramados recuperados del pecio del galeón San Diego, Filipinas, 1600. (Carré y Desroches 1994)

Hasta el momento no se ha documentado pelotería para la artillería de este buque, lo que a nuestro parecer, es un síntoma más de que es necesario profundizar en los trabajos sobre el yacimiento.

#### *8.6.4.5.-Vida a bordo*

La escasa sedimentación ha impedido la conservación de objetos y materiales de origen biológico. Únicamente se han podido documentar objetos fabricados en cerámica, o metal y aun así en su mayoría en muy mal estado de conservación

#### 8.6.4.5.1.-Vajilla metálica en peltre y cobre

Se han rescatado del fondo del mar dos elementos de ajuar personal fabricados en metal: los fragmentos de un plato de peltre, y los restos de una cuchara en aleación de cobre. La vajilla de peltre<sup>461</sup> era muy común en los buques de esa época<sup>462</sup>. Tenemos ejemplos abundantes de vajilla de este tipo en los restos materiales que se han hallado en pecios de la época, como en el inmediato de punta Restelos al que nos remitimos a la hora de situar paralelos. En el ámbito gallego, se han recuperado en un pecio en Jove varias piezas del mismo metal (Crespo Liñeiro, Fernández Abella y Santos Hernández 2012), datadas en un primer análisis de la documentación del posible naufragio en el siglo XVI (actualmente depositadas en el Museo del Mar de Vigo), asimismo en el control del dragado del puerto de Baiona fueron recuperadas piezas similares (San Claudio Santa Cruz 2010). En los restos del ejemplar que hemos rescatado no se aprecia decoración o contrastes, comunes en las piezas fabricadas en este material. Los restos del plato de peltre comprenden un conjunto de tres piezas: un fragmento de borde, un perfil casi completo del borde hasta el fondo y un fragmento liso que pudiera pertenecer a su fondo. Todas ellas están fracturadas y solo se conserva una pequeña porción del plato original. Todos los fragmentos están completamente mineralizados y no se conserva núcleo metálico aunque sí parte de la superficie original.

La cuchara presenta 11,3 cm de largo con mango muy fino de sección cuadrada de con un grosor variable de entre 2 y 3 mm que se va engrosando hasta llegar a los 5 mm. Está incompleta, faltando la mayor parte de la cuchara. Conserva núcleo metálico pero la superficie original se ha perdido en su mayoría. En cuanto a su

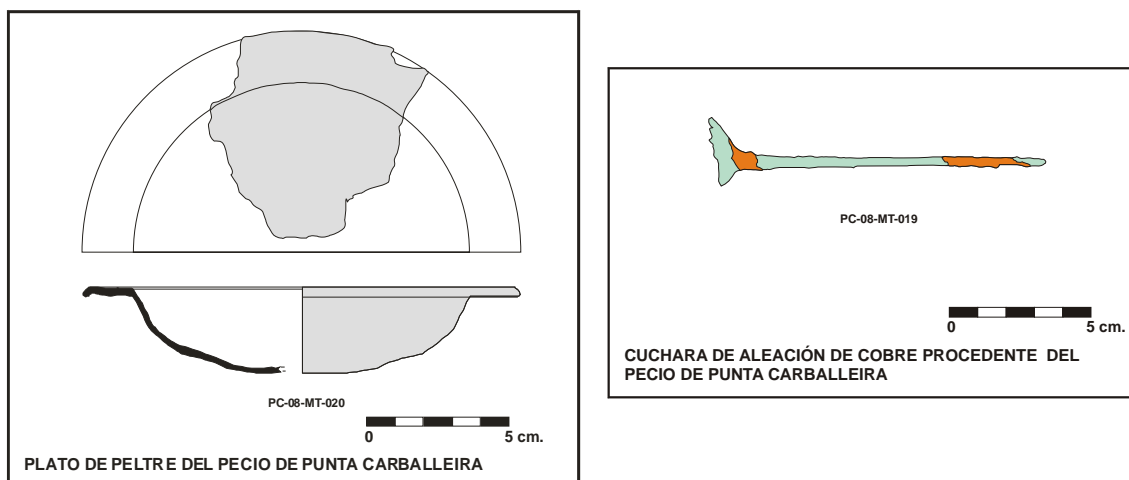


Fragmento de cuchara. Fot: Victoria Folgueira.

<sup>462</sup> Ver al respecto lo apuntado en el pecio de punta Carballeira.



función, cabe la posibilidad que esta pieza pudiera emplearse para determinados usos litúrgicos.



539

#### 8.6.4.5.2.-Cerámica

Los materiales cerámicos extraídos corresponden a numerosos fragmentos de diverso tipo; entre los que destacan cerámicas comunes con restos de alguna sustancia bituminosa, probablemente brea<sup>463</sup> y cerámicas vidriadas de diverso tipo entre las que destacan los verdes y los melados.



Fragmentos del plato de punta Carbalreira. Fot: Victoria Folgueira Fariña.

<sup>463</sup> Betún compuesto de pez, sebo, resina y otras sustancias empleada para calafatear los costados y cubiertas de los buques así como para proteger los elementos de la jarcia.



#### 8.6.4.6.-Cerámica común

Es el grupo más numeroso del conjunto de las piezas recuperadas en el pecio. Se han establecido dos grandes grupos en cuanto al tipo de pasta se refiere.

a) Pastas de color rojizo, gran número de piezas pertenecientes a cerámicas de tipo contenedor (ollas, lebrillos, tinajas, etc.) algunas con restos de *brea* en su interior. Dentro de este grupo destacan las bases de tipo anular.

Los materiales sin restos de brea tienen bases de tipo plano. Aunque algunos fragmentos impiden conocer con certeza el tipo de fondo.

Dentro de este grupo de pastas rojizas encontramos tres fragmentos pertenecientes a dos mamelones y restos de un asa de sección circular, posiblemente perteneciente a contenedor tipo jarro.



PC-08-CE-012

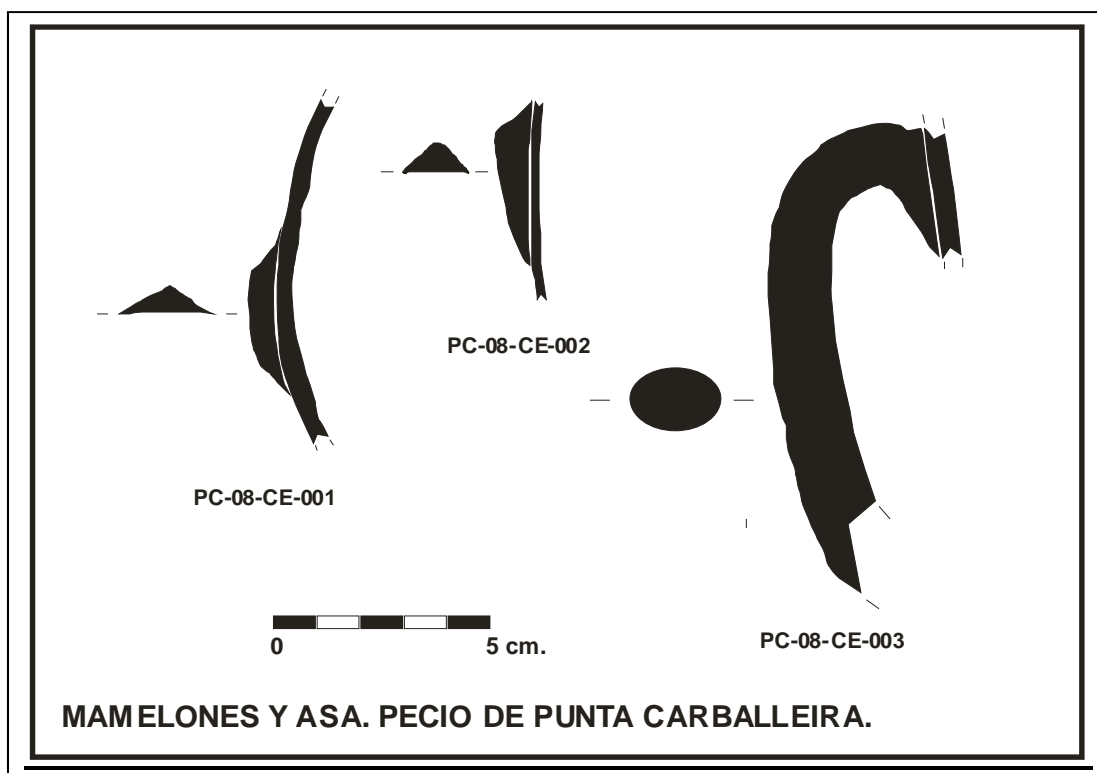


Base de tipo anular. Archeonauta SL.

En conclusión las formas de este tipo de cerámica la conforman mayoritariamente el tipo contenedor: ollas, tinajas, etc., a la que hemos de añadir un fragmento perteneciente a una tapadera.

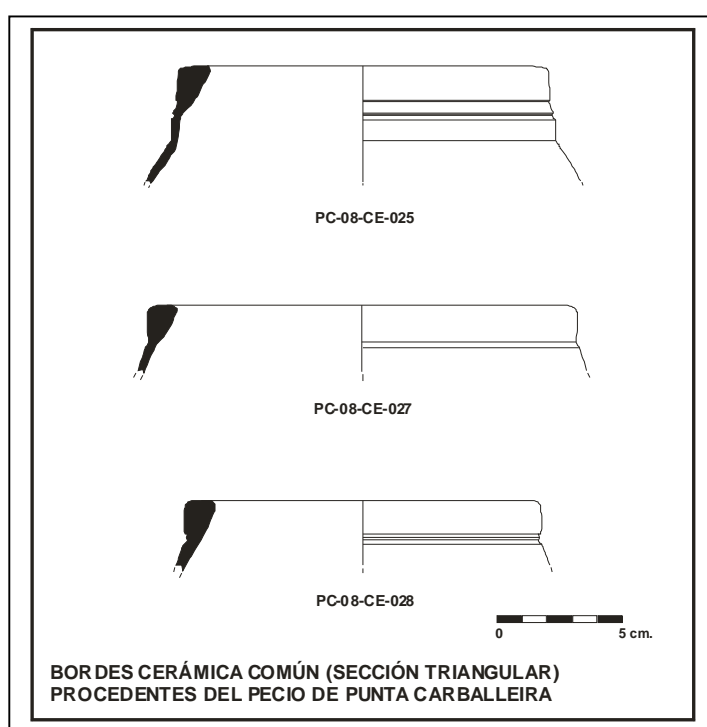


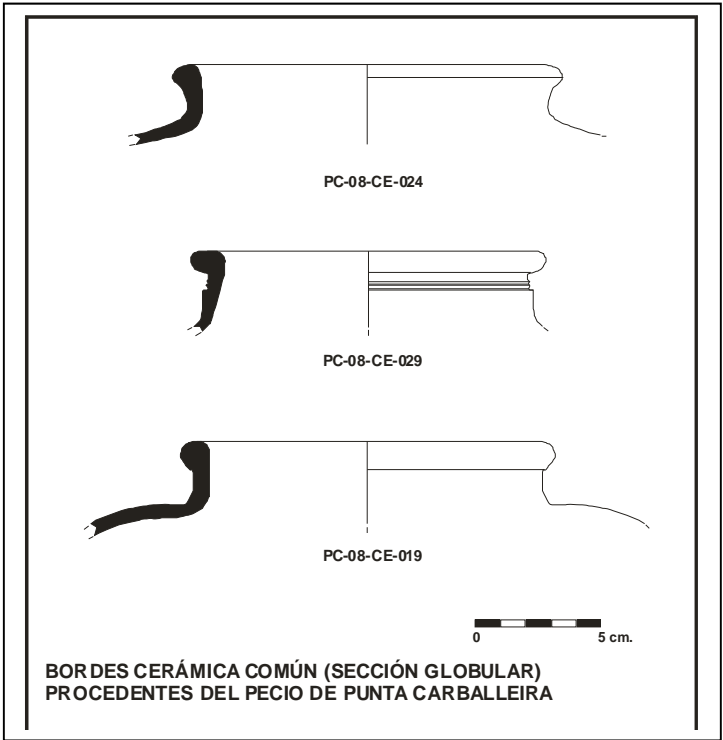
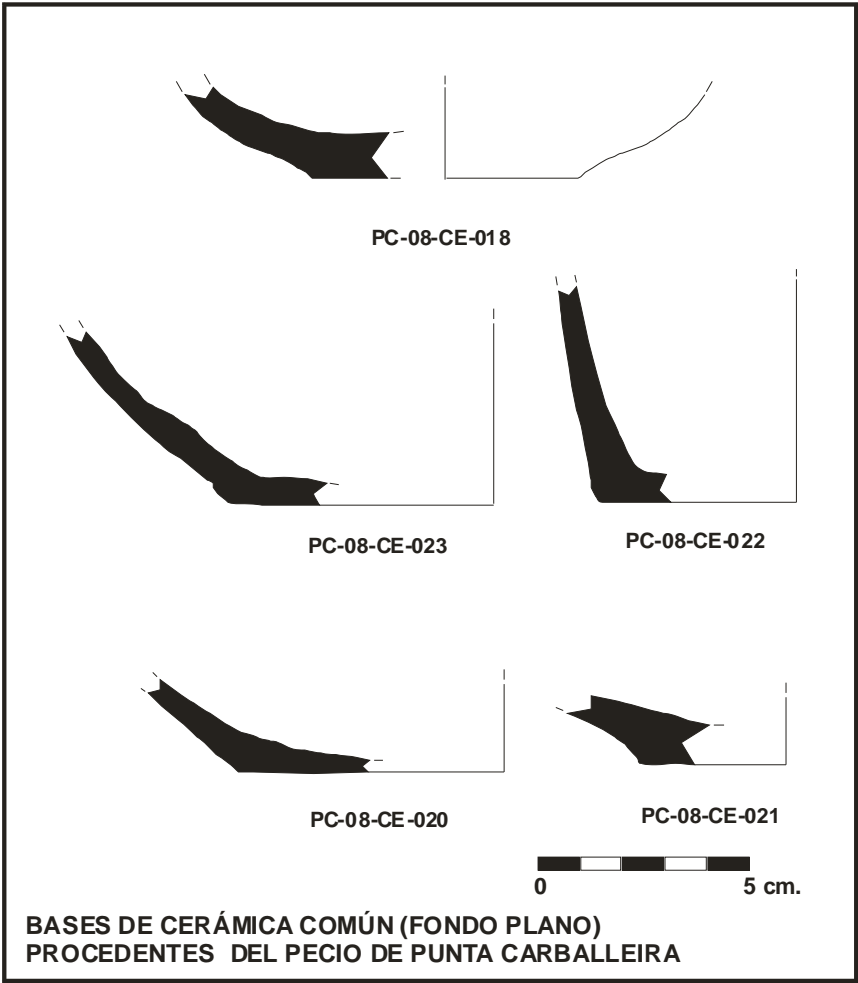
Cerámica en el depósito de lingotes de plomo del pecio de punta Carballeira. Fot: MSC.

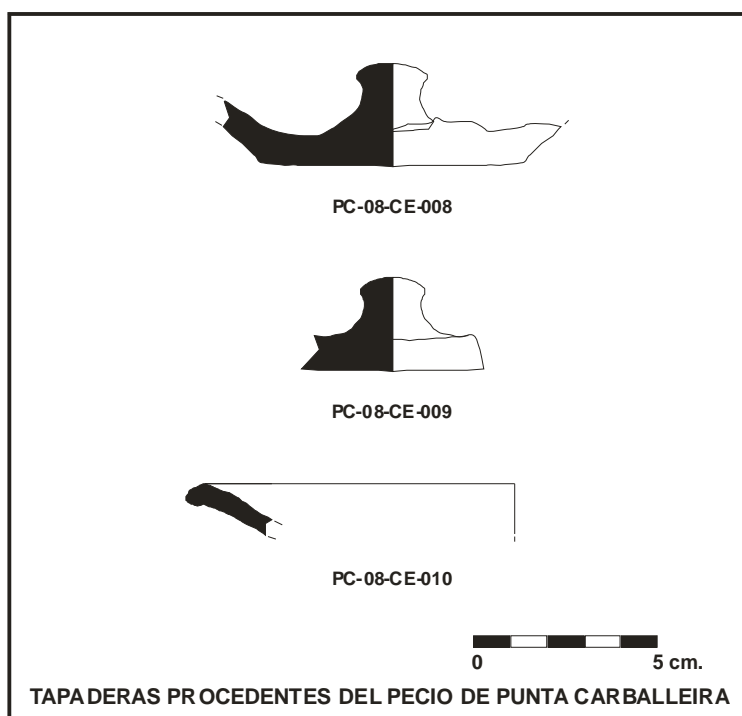
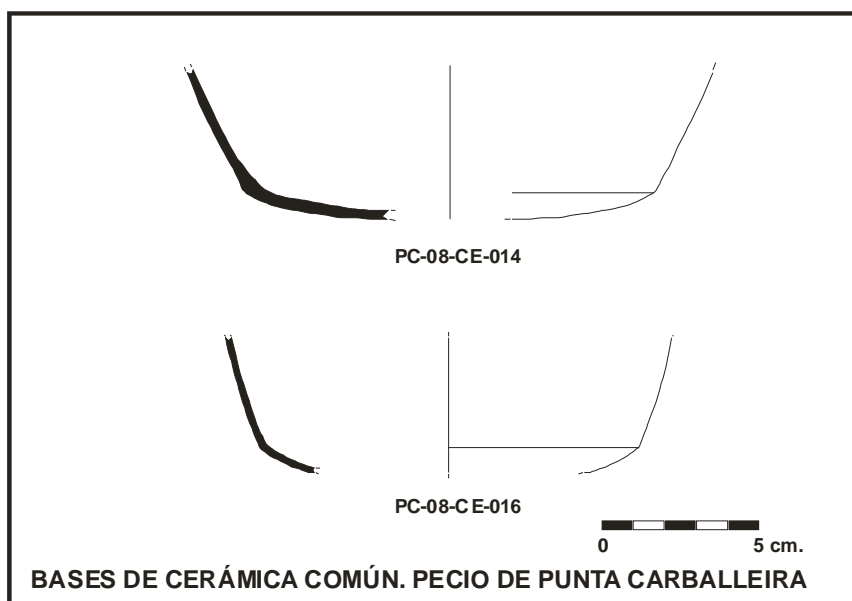


B) Pastas de color predominantemente marrón, entre las cerámicas de tipo común este es el segundo grupo documentado. Los bordes son de dos tipos, ambos pertenecientes a formas cerradas (tipo olla o marmita): de sección triangular y de sección globular. Ambas presentan en superficie restos de engobe color marrón. Las bases que encontramos dentro de este grupo son de dos tipos: de fondo plano y de fondo convexo o globular. Pertenecientes las primeras a formas tipo jarro-jarra, y las segundas al tipo cazuela o/y olla.

De este grupo destacan 3 fragmentos de tapaderas, correspondientes a la misma tipología morfológica (con una amplia atribución cronológica).

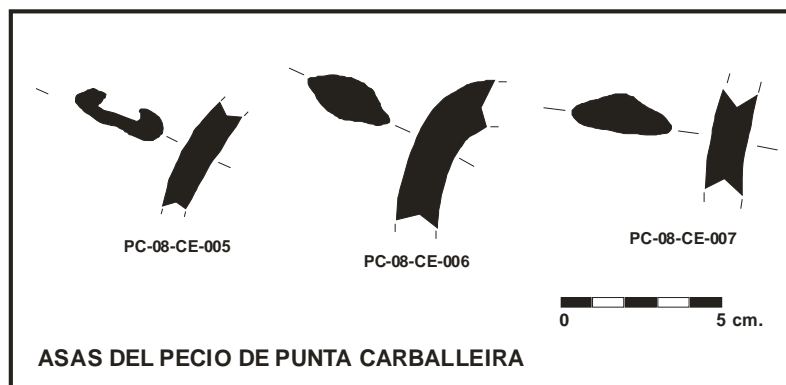






En cuanto a las asas se localizaron 3 fragmentos correspondientes a tres tipos diferentes: de sección en U, de sección romboidal y de sección triangular.





#### 8.6.4.6.1.-Cerámica vidriada:

El conjunto presenta 5 grupos teniendo en cuenta el tipo de vidriado utilizado.

a) Se han localizado escasos ejemplos de cerámicas de pastas depuradas, porosas y de tonalidades claras, conocidas en el mundo anglosajón como spanish olive jar, correspondientes a formas tipo botija. Es el tipo mejor conocido entre la cerámica de este periodo, debido a que componían el cargamento habitual de los buques de la época y se han convertido en un fósil director universal para identificar la presencia hispana en época moderna. Los ejemplos recuperados presentan un vidriado interior de color verde.

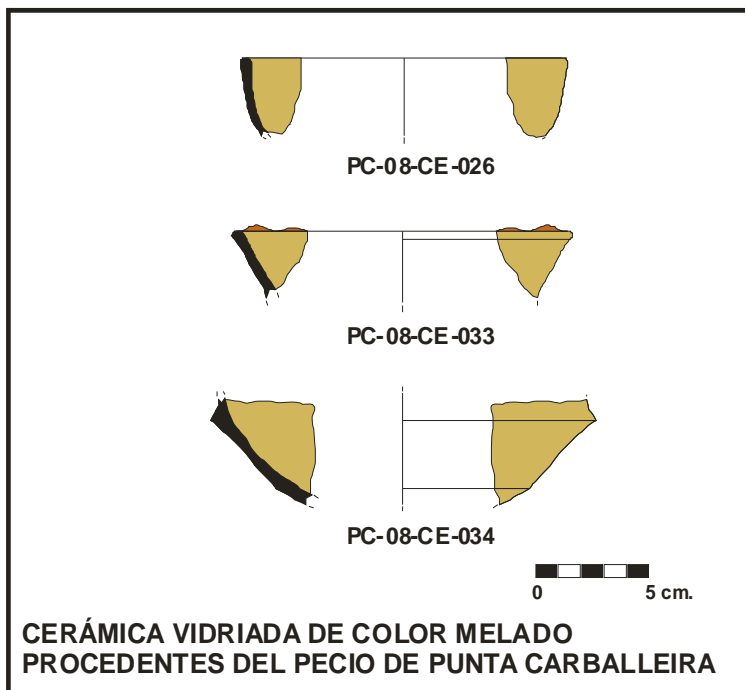
#### b) Verdes hispánicas:

Destaca un grupo de cerámicas de piezas de gran tamaño, tipo lebrillo, con verdes espesos al interior y sin vidriar al exterior, son de pastas compactas de color rojizo. Goggin las encuadra dentro del tipo de producción andaluza datado entre 1490 y 1600.



### c) Cerámica melada:

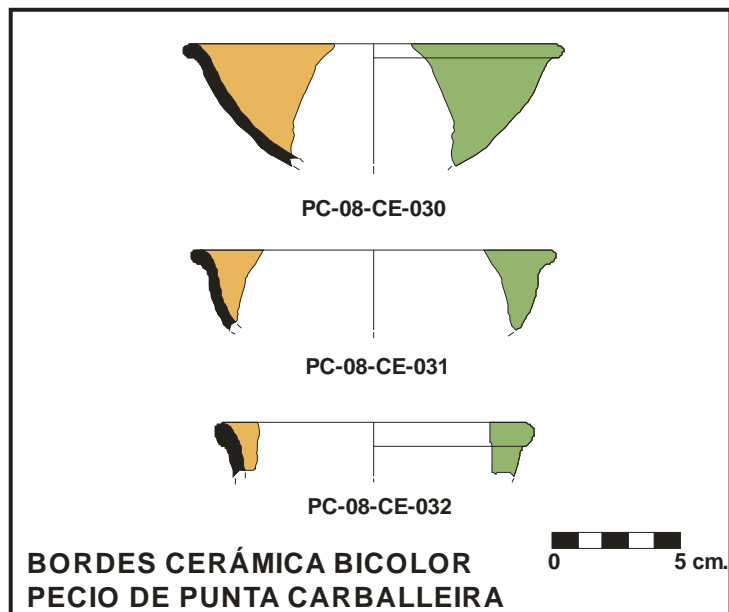
Para este grupo se documentan sólo formas abiertas, de pastas finas y depuradas vidriadas tanto al exterior como al interior, con una capa espesa de color melado claro verdoso. Destacan 2 fragmentos de borde y un fragmento con carena de cuencos.



### d) Cerámica bicolor:

Grupo constituido por formas tanto abiertas como cerradas. Se trata de pastas rojizas con presencia de desgrasantes finos. En las formas abiertas destacan 4 fragmentos de cuencos para formas abiertas y restos abundantes de cerámicas cerradas, tipo contenedor.





**e) Cerámica esmaltada en blanco:**

Sólo se ha localizado un fragmento de este tipo, lo que nos hace dudar sobre su pertenencia al pecio. Podría ser, al igual que un fragmento de porcelana que se documentó, una contaminación exterior.

A la espera de que se hagan estudios más profundos sobre el yacimiento que aporten más luz sobre ello, decir que para esta época (finales del siglo XVI) se documenta el tipo de cerámica conocido como Columbia Plain, así como diversos tipos de cerámica esmaltada en blanco (Sevilla White, México White, etc.).



### 8.6.5.-Conclusiones

En este pecio, uno de los tres identificados como pertenecientes a la Armada de 1596<sup>464</sup>, es el primero donde no se ha descrito artillería de bronce de ningún tipo, ni aún para piezas de pequeño calibre como podría ser el caso de los esmeriles.

Tampoco han aparecido bolaños de piedra que nos pudieran sugerir la presencia de piezas de tipo pedrero.

Las únicas piezas de artillería documentadas sobre el pecio hasta el momento son cinco piezas de hierro colado, con una morfología que las hace compatibles con los modelos producidos en lugares como Suecia e Inglaterra. Estas piezas por tanto, y con todas las cautelas<sup>465</sup>, podrían sugerir un origen norteyuropeo para este buque, uno más de los muchos incorporados a esta Armada, tal y como vimos en el capítulo correspondiente.

A la espera de que los trabajos de investigación puedan continuar algún día en este interesantísimo yacimiento. Nos atrevemos a sugerir que el mismo puede pertenecer a una de las urcas o cualquier otro tipo de buques de transporte perdidos en esta jornada sobre la costa.

### 8.6.5.-Galeón San Girolamo (1596). Punta do Salto o do Diñeiro

La toponimia es una magnífica herramienta a la hora de identificar y situar yacimientos arqueológicos, tanto en tierra firme como en el mar, donde en puridad deberíamos hablar de talasonimia (Vilar Pedreira 2008). 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 el seno de Corcubión, inmediato al cabo Finisterre, se ha conservado el curioso topónimo de *punta do Diñeiro*. La excavación arqueológica de un pecio en sus inmediaciones dio la explicación a tan peculiar denominación. La intervención permitió la recuperación de gran cantidad de monedas de plata, transportadas por un buque, el galeón San Girolamo<sup>466</sup>. Perteneció a la Armada de Martín de Padilla, que vio desaparecer en esa zona alrededor de 25 naves en medio de un temporal el 28 de octubre del año 1596 (M. Martín Bueno 1989). Este buque, también conocido como la Capitana de Ivella, era una de las naves principales de la Armada. Estaba encargada de transportar los fondos destinados a sufragar los gastos del cuerpo expedicionario enviado a combatir en Irlanda en apoyo de la rebelión, y levantar a sus habitantes dentro de la pugna que mantenían los reinos de España e Inglaterra.

En la punta donde se produjo el naufragio irían apareciendo en la costa cantidad de monedas de plata, 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.

<sup>464</sup> Los otros dos serían los de punta Restelos y punta del Diñeiro. El pecio de la punta dos Oídos, a pesar de que no dudamos de su existencia y de su adscripción a la Armada de 1596, no ha podido ser localizado hasta el momento.

<sup>465</sup> El tráfico de este tipo de piezas estuvo muy difundido por Europa, incluso entre naciones teóricamente enemigas.

<sup>466</sup> San Jerónimo, como se le conoce en español y aparece en la mayor parte de bibliografía.



Al norte de la isla de Monteagudo, en el archipiélago de 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.

José María Castroviejo (Castroviejo 1950), 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.

El pecio de punta do Diñeiro en realidad no se haya en la punta de ese nombre, sino en la inmediata que cierra por el este la ensenada de Porto Mariña, en un claro ejemplo de trastrueque toponímico (talasonímico).

#### *8.6.5.1.-El galeón San Girolamo*

En los años 90 del siglo XVI <<los raguceses Pedro de Ivella y Doliste ponderan los barcos que pretenden asuntar con Felipe II, diciendo que su “perfección se ha apurado de las medidas de galeones ingleses y vizcaínos y raguceses, de todos ellos sacando la quintaesencia”>> (Casado Soto 1988, 120). Uno de los buques así ensalzados era el galeón San Jerónimo o San Girolamo, un buque de unas 1000 toneladas que en algunas fuentes es citado como carraca.

Era la nave capitana de la escuadra Ilírica (Fonseca, *A escuadra Ilírica no mar Oceano* (1595-1598) 2005, 104), cuyo comandante había sido, hasta su muerte, Don Pedro de Ivella. Ivella había fallecido en Lisboa, en septiembre de 1596 habiendo testado a favor de su sobrino Stephano de Oliste Tasovich (Fonseca 2005, 38).



Moneda de plata incrustada en una grieta en Punta do Diñeiro. Fot: MSC.

En la visita que Pedro de Zubiaur realiza a los galeones de la escuadra Ilírica en Lisboa en 1595 tras su llegada de Italia deja bien a las claras las magníficas cualidades de este, y de otros varios buques de la misma escuadra:

Los dichos tres galeones (Santiago de Galicia, San Miguel de Miguel Brauo, San Gerónimo) declararon, como esta dicho, ser de buena fabrica, nuevos y fuertes y a proposito para nauegar de armada, por ser nauios rasos y reços, de buenas maderas, y que al parezer seran buenos marineros, de bolina y a largar<sup>467</sup>, y que deue Su Mag.d seruirsse dellos aunque sea comprandoles<sup>468</sup>.

En esta visita, este gran marino nos describe así el buque y las obras necesarias para dedicarlo a labores de armada:

Galeon San Hieronimo, capitana de la dicha esquadra, de que es dueño el dicho [...] capitan Pedro de Urbino<sup>469</sup> conforme al arqueamiento que se hizo en Napoles, tiene de porte mill çiento y ochenta y çinco toneladas, es galeon sin obras muertas. A menester bergas que se ban haziendo, y declararon ser nueuo y de muy buena fabrica, y a proposito para armadas sin tener neçesidad de arrasarlo. A menester baxarle los masteles mayores porque son de demasiada guinda<sup>470</sup> Y crezerle los mastareos que son pequeños. Tiene neçesidad de una esquipaçon de velas enteras. Esta bien proueydo de cables y jarçia. Fantanle ancoras. Tiene duzientos y una persona de mar<sup>471</sup>

A bordo del San Girolamo, cuyo comandante era Gregorio de Chinchilla (Delgado Iribarren 1956), se embarcaron 460.000 cruzados amonedados en arcas metálicas. En carta de Don Francisco de Moscoso al rey Felipe II, fechada en Ferrol el 30 de octubre de 1596, se da cuenta que esta embarcación, que nombra como Capitana de levante, transportaba <<una caxa con treynta y seis mill escudos del dinero de V. mt. >><sup>472</sup>. El Salvamento del efectivo fue el objetivo principal de las tareas de salvamento llevadas a cabo tras el naufragio. Los buzos enviados pronto localizaron estas arcas, asegurándolas y recuperando su mayor parte (Fonseca, A escuadra Ilírica no mar Oceano (1595-1598) 2005). Salvo una de ellas que por haberse roto había desparramado su contenido por el pecio.

#### 8.6.5.2.-El naufragio

La noche del naufragio los buques que componían la Armada de 1596 navegaban con muy escasa visibilidad cuando descubrieron unos bultos borrosos que parecían moverse <<entre la espuma revuelta>> (Delgado Iribarren 1956). La Armada había quedado dividida en varios escuadrones a los pocos días de salir de Lisboa, como consecuencia del diferente andar de las diferentes naves

Chinchilla creyó que se trataba de galeras que corrían el temporal en sus proximidades, lo que a nuestro parecer indica que la posición estimada no era tan al

<sup>467</sup> Navegando ciñéndose al viento y en vientos portantes (de largar: las escotas).

<sup>468</sup> AGS, GA, Leg.431-123. Relação da visita realizada en Lisboa aos doze galeoes da esquadra Ilírica. 28 septiembre 1595. (Torres Falcao da Fonseca 2005)

<sup>469</sup> Se refiere sin duda a Pedro de Ivella.

<sup>470</sup> Dimensión vertical o altura. En particular se aplica a los palos o arboladura del buque, midiéndose desde la línea de flotación hasta los topes (VVAA 1982, 17).

<sup>471</sup> AGS, GA, Leg.431-123. Relação da visita realizada en Lisboa aos doze galeoes da esquadra Ilírica. 28 septiembre 1595. (Torres Falcao da Fonseca 2005).

<sup>472</sup> AGS-GYM-LEG-460-285.

este como en realidad se encontraba el buque<sup>473</sup>. A bordo sin embargo algunos sí percibieron que se trataba de piedras y que convenía separarse de la costa yendo más hacia el oeste. Parece que finalmente la opinión que prevaleció fue la del comandante, pues tres horas después, sin que se tomase iniciativa alguna para enmendar el rumbo hacia mar abierto, el buque se estrelló contra la costa, sin que a bordo nadie se percatase de la inminencia del choque.

De ser cierta la suposición de que los bultos negros avistados eran bajos, éstos deberían ser los bajos de los Meixidos, los cuales se encuentran a unas 9,5 millas de la punta do Diñeiro. Estos bajos, peligrosísimos para la navegación<sup>474</sup>, se adentran hasta cuatro millas al sudoeste de punta Remedios (Instituto Hidrográfico de la Marina 1993). A pesar de que no asoman sobre la superficie, en marea baja y con mucho mar, pueden asomar brevemente en los senos de las olas. Quizás sean éstos los bultos negros a que hace referencia la fuente. Las tres horas transcurridas desde la vista de los bajos hasta el choque contra la costa nos hace reafirmarnos en nuestra suposición.



Moneda de plata española de cuatro Reales. Proyecto Finisterre. Fot: MSC.



Moneda de plata portuguesa. Proyecto Finisterre. Fot: MSC.



WPT. 563 conjunto de 8 - 9 monedas de plata recuperadas del pecio de punta do Diñeiro. Fot: MSC

<sup>473</sup> Cabe también la posibilidad de que Chinchilla supiese que en realidad eran bajos, pero que sin posibilidades de enmendar el rumbo, no quisiera desmoralizar a antes de tiempo a su tripulación frente a lo inevitable.

<sup>474</sup> En estos bajos hemos recogido el naufragio de los siguientes buques: Baitín (E), 1989; Brixham (GB), 1884; Cardenal Cisneros (E) 1905; Cóndor (E), 1921; José Ramón (E), 1927; Larache (E), 1908; Saint Mark (GB), 1889; Saint Paul (F), 1893; Skyro (GB), 1891; Ter (E), 1900; Villa de Noya (E), 1902; Winthorpe (GB), 1899.



Una vez que el choque se produjo, muchos de los que iban a bordo saltaron por la borda en pánico por creer que el buque pronto se desintegraría, lo que debió ocasionar gran parte de las víctimas registradas en este naufragio. El barco quedó encajado y fijo, ligeramente escorado hacia un costado, que suponemos sería el más cercano a tierra. La oscuridad era absoluta en un momento en el que no existía iluminación en la costa. La única luz disponible era la de los faroles del propio galeón. No se percibía asimismo luces ni rastro del resto de la Armada, muchos de cuyos buques estaban pasando por un trance semejante. Llama la atención que no se mencione a ningún otro buque o se haga referencia al disparo de cañonazos por las naves en peligro, procedimiento habitual para señalar a una nave en apuros, o incluso para avisar a otros buques de la inminencia del riesgo de embarrancar.

El pánico entre los de a bordo era general a la vez que el buque comenzaba a desmantelarse por efecto de los golpes de mar. De los que se lanzaron al mar muchos fallecieron golpeados contra las rocas.

Aunque era un galeón fuerte como un castillo, lleno de portillos, se deshacía en pedazos como si fuera vidrio, y era tan temible la tormenta y las ondas del mar que en él entraban, que arrebatában a muchos de la plaza del navío; por lo cual, los Padres se recogieron en la popa con casi todos los caballeros., Allí levantaron el crucifijo como señal de combate contra las iras del mar y les animaron a confiar en el cielo. Un golpetazo enorme levantó en vilo el barco y abrió una vía de agua irreparable. Se aproximaba el fin aceleradamente. Pero aquel golpe fue también fortuito, porque a su impulso se inclinó el palo mayor, larguísimo, hasta tocar con su



El profesor Martín Bueno en el checking previo a una inmersión.  
Fot: CIS.



punta en tierra, y así se encontraron con un puente improvisado para alcanzar la costa. Cruzaron por allí 150 de los 800<sup>475</sup> que componían la dotación del buque. Algunos que se habían encaramado a las jarcias se encontraron en salvo sin gran esfuerzo. Pero el puente aquél, golpeado violentamente por el mismo oleaje que lo había formado, se redujo a astillas con trozos de cuerda y lona (Delgado Iribarren 1956).

#### 8.6.5.3.-Intervención arqueológica

Sabemos que el primer buzo que descendió hasta el pecio de este buque fue un anónimo nadador que se sumergió para intentar rescatar tanto la artillería de bronce del buque, como el contenido de una caja de caudales rota que contenía 36.000 escudos <<y por señal sacó 2 puños de reales>><sup>476</sup>.

La intervención arqueológica subacuática más importante del pasado siglo en Galicia fue la dirigida por el catedrático de arqueología, Epigrafía y Numismática de la Universidad de Zaragoza Manuel Martín Bueno.

552



Entre los materiales recuperados por la Armada, se cita <<un crucifijo de oro>>. Dado que el único crucifijo que conocemos procedente de este pecio es un de aleación de cobre, hemos de suponer un error en la identificación del material de su fabricación. Museo Naval Ferrol. Fot: MSC.

<sup>475</sup> Las fuentes citan 524 tripulantes: 406 soldados y 118 marineros, de los que perecieron 140.

<sup>476</sup> AGS-GYM-LEG-461-023.

El origen de esta intervención arqueológica, que tuvo una duración de un mes de trabajo de campo, arrancó con la localización, a finales de mayo de 1986, en las inmediaciones de punta do Diñeiro Corcubión, de un cañón de bronce asociado a maderas estructurales de un pecio por parte de dos pescadores submarinos<sup>477</sup>. Estos deportistas comunicaron su hallazgo, primero verbalmente y después por escrito, en la **Ayudantía de Marina de Corcubión**<sup>478479</sup> la cual dio cuenta a las autoridades superiores de la Armada que, ante la importancia del hallazgo, desplazó un buque de intervención submarina de la Armada desde Cartagena<sup>480</sup>.

El día 18 de septiembre de ese año, ambos buceadores embarcan por la mañana, en el buque de salvamento de la Armada Española *Poseidón*<sup>481</sup> adscrito al Centro de Buceo de la Armada (CBA) de Cartagena, tras una llamada telefónica para que acompañen a los militares al lugar donde se sitúan los restos localizados.

En embarcaciones neumáticas accedieron al lugar exacto del yacimiento donde, mediante dos globos hidrostáticos de 1.000 y 500 kg recuperaron la pieza de artillería, a pesar de que ambos elementos no fueron suficientes para despegar el cañón del fondo. <<Toda la operación de recuperación, tanto submarina como de izado de la pieza al *Poseidón*, fue grabada en vídeo>><sup>482</sup>.

Ese día y el siguiente continuaron los trabajos, retirando, entre otras cosas, varias monedas de plata, restos de madera y una pieza de plomo localizada a cierta distancia del pecio. En los trabajos se empleó una lanza de agua alimentada por una motobomba situada sobre uno de los botes de servicio del buque militar.

De las maderas retiradas consta en el archivo de la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas que en su mayor parte se deshacían <<al llegar a la superficie. Las que conseguían llegar enteras al *Poseidón*, eran regadas frecuentemente>>.

El día 19 de septiembre continuaron los trabajos aunque ya sólo con la presencia de los militares. El día 22 del mismo mes, y con objeto de hacer valer sus derechos con respecto a una posible recompensa, los halladores solicitaron en la Comandancia de Marina de Corcubión<sup>483</sup> un inventario de lo recuperado por la Armada que les fue facilitado con el sello del buque de salvamento *Poseidón*.

Posteriormente a la última fecha, otro buque de la Armada Española <<posiblemente el dragaminas Turia<sup>484</sup>>>, continuó con los trabajos de retirada de materiales del pecio.

Los buceadores de la Armada recuperaron numerosos elementos que se depositaron en el museo de la Zona Marítima del Cantábrico en Ferrol<sup>485</sup>:

<sup>477</sup> José Trillo López y Jesús Mendoza Martínez

<sup>478</sup> El documento está fechado el 30 de mayo de 1986.

<sup>479</sup> Archivo Miguel San Claudio.

<sup>480</sup> Previamente el Ayudante de Marina de Corcubión <<ofreció a los descubridores la posibilidad de que efectuasen ellos la extracción de los materiales a fin de sacarlos a subasta>> Según un documento manuscrito de Don Rafael Mejuto, delegado de Arqueología Subacuática de la FEGAS que consta en el Archivo de dicha federación. Archivo Miguel San Claudio.

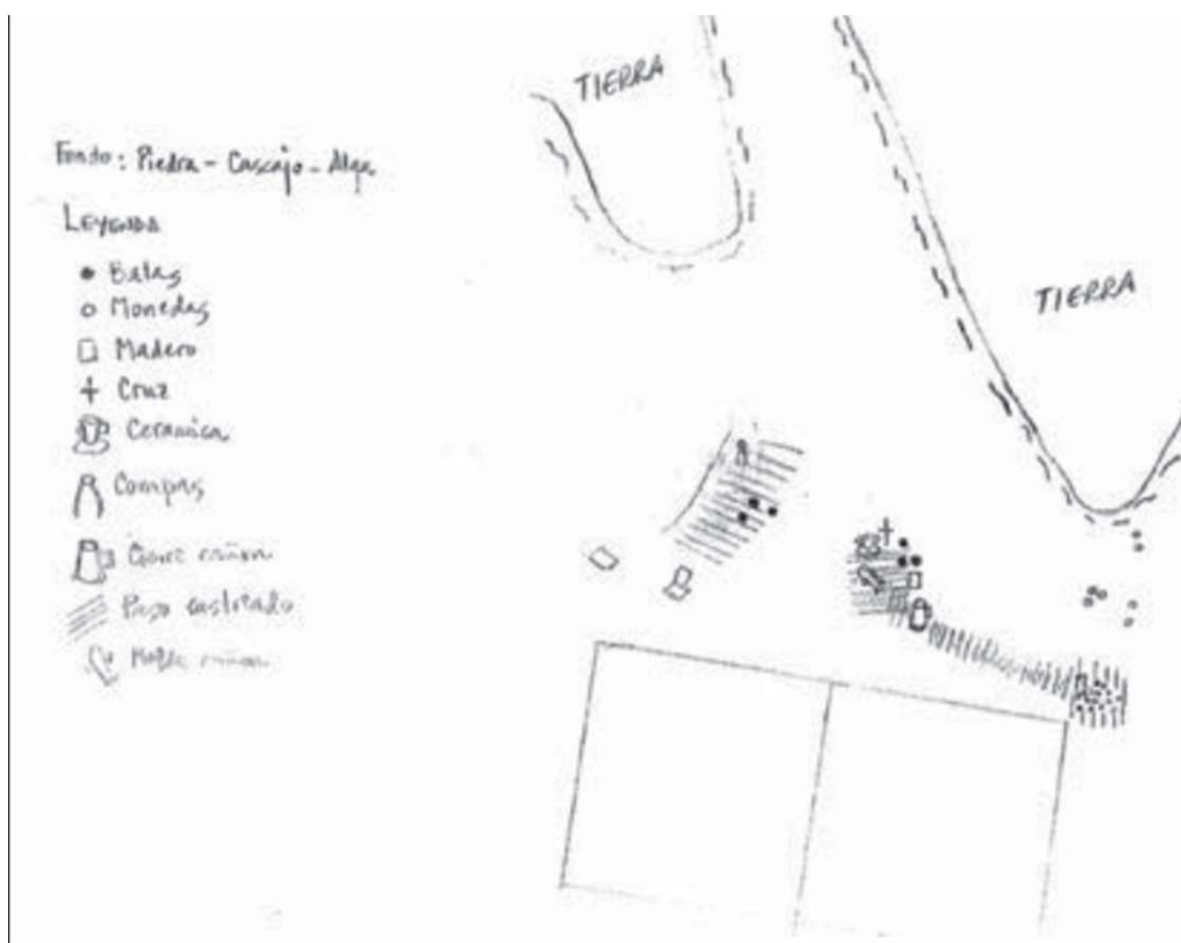
<sup>481</sup> Remolcador de altura clase RA 4. (Coello Lillo 1997, 154-158)

<sup>482</sup> Archivo Federación Gallega de Actividades Subacuáticas.

<sup>483</sup> De la que era titular Don Ignacio Seco Calvo.

<sup>484</sup> Dragaminas costero clase Nalón (Coello Lillo 1997, 97-105)

- Cañón pedrero de bronce de a 12 libras
- Servidor de alcuza de bronce.
- Fragmento de madera de la quilla.
- Colección de monedas portuguesas de plata (escudos y dobles escudos)
- Colección de monedas de plata (reales). Reinado Reyes Católicos.
- Colección de monedas de plata (reales). Año 1589.
- Moneda de plata (real).
- Colección de monedas de plata (reales). Año 1593.
- Colección de monedas de plata (reales). Año 1595.
- Colección de monedas de plata (reales). Año 1592.



Planimetría del pecio de Cabo Cee levantada por la Armada Española (Abilleira Crespo 2016)

<sup>485</sup> Fuente: Museo Naval Militar de Ferrol.

- Colección de monedas de plata (reales). Año 1593.
- Colección de monedas de plata (reales). Año 1596.
- Colección de monedas de plata (reales).
- Colección de monedas de plata (reales de a 4).
- Colección de monedas de plata (reales de a 8).
- Colección de monedas de plata (reales).
- Plato blanco cerámica.
- Campanilla de bronce.
- Crucifijo de oro.
- Mango de madera.
- Pieza oro falso.
- Compás de dos puntas bronce.
- Tintero madera- bronce.

No nos fue posible localizar publicación alguna de los trabajos descritos, de la metodología empleada ni aun de los resultados de la misma más allá de los datos ofrecidos.

La Federación Gallega de Actividades Subacuáticas, a través de su departamento de Arqueología Submarina<sup>486</sup> asesoró sobre estas actividades al Ayuntamiento de Corcubión, en cuyas costas se sitúa el pecio, a partir de mediados de enero del año siguiente. Esta asesoría conllevó una denuncia en prensa que se expandió

Materiales retirados por el buque de la Armada Española Poseidón del pecio de Punta do Diñeiro, Corcubión 1986

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| 1 pieza de artillería        | 3 proyectiles de artillería   |
| 1 tablón de 130 cm           | 1 tabla                       |
| 2 aglomerados (concreciones) | 70 proyectiles de plomo       |
| 1 pieza de bronce            | 1 bolaño                      |
| 60 medias monedas            | 1 punzón de bronce            |
| 1 campanilla                 | 1 fragmento de plomo de 15 cm |

A todos estos materiales se les han de añadir los extraídos ese mismo año por el dragaminas Turia y que al parecer fueron depositados finalmente en el Museo Naval de Ferrol donde se exhiben.

<sup>486</sup> Su representante en esos momentos, Rafael Mejuto García fue uno de los primeros y quizás el más activo impulsor de la Arqueología Submarina en Galicia, falleció pocos meses antes del comienzo de la campaña arqueológica desarrollada sobre el pecio.



rápida, poniendo en entredicho la credibilidad de la Armada Española en este aspecto. Asimismo consta que el <<Director Xeral de Cultura e do Patrimonio Histórico Artístico de la Xunta de Galicia>> protestó por la actuación de la Armada sobre el Patrimonio Cultural Subacuático en este caso<sup>487</sup>.

El capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico<sup>488</sup> en una peculiar carta justificó <<los males que afectan al citado Director Xeral>>, es decir, la actuación del estamento militar sobre el pecio de cabo Cee, con los siguientes argumentos:

-<<La premisa de que la Xunta de Galicia no tiene en absoluto competencias en relación con el hallazgo que dio lugar a estos antecedentes>>

-<<Las competencias de la Comunidad Autónoma Gallega no pueden ser ejercidas fuera de los límites materiales marcados por su territorio - provincias de La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra>>

El capitán General asimismo hace ver que <<en virtud de una cortesía no correspondida, la Armada, en su día, dio conocimiento del hallazgo a la Comunidad Autónoma Gallega por medio de un escrito que, al parecer, no ha tenido entrada en la Dirección Xeral [...]>>

Asimismo este alto mando militar, hace constar - en lo que parece un reproche - que <<La Armada no está exoliando el Patrimonio Histórico Español>> dado que son bienes propiedad del Estado, hundidos en unas aguas con <<naturaleza de dominio público estatal>>, por lo que los órganos competentes no pueden ser otros que los de la Administración del Estado.

La misma autoridad militar argumenta que <<la Armada forma parte de la Administración del Estado, siendo, por tanto, inconcebible desde el punto de vista institucional una actuación de la Armada contraria a los intereses del Estado>>. Aunque reconoce que personas determinadas pudieran actuar contra



Alcuza o servidor de uno de los esmeriles napolitanos. Museo Naval, Ferrol. Fot: MSC.

<sup>487</sup> Este documento no lo hemos localizado sí la respuesta de esa secretaría firmada por el Capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico Don. Eliseo Álvarez-Arenas, en Ferrol el 24 de marzo de 1987. (Archivo Miguel San Claudio).

<sup>488</sup> Don. Eliseo Álvarez-Arenas.

tales intereses, exculpa totalmente de responsabilidad tanto al Comandante de Marina de Corcubión como al comandante del Poseidón, pues <<los cometidos de ambos se incardinan en el seno de una actuación administrativa que arranca de una resolución adoptada por mi Autoridad<sup>489</sup>>>.

Más adelante se califican de gratuitas esas <<acusaciones que se lanzan contra la Marina de Guerra Española considerándola autora de un expolio del Patrimonio Histórico Español>>, para ello se basa en un informe de fecha 14 de octubre de 1986 realizado por el auditor de dicha Capitanía en la que recoge las bases legales en las que a su parecer se sustenta su actuación y establece <<la existencia de unos órganos que, en la Armada, se ocupan de las materias relacionadas con el patrimonio histórico naval>>.

A continuación reprocha de nuevo al Director Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia que <<las afirmaciones [...] no pueden deberse más que a razones de desconocimiento, o bien menosprecio de la competencia técnica y científica del Centro de Estudios Histórico - Navales Subacuáticos así como de la Delegación del Instituto de Historia y Cultura Naval en esta zona marítima>>. En el mismo párrafo se destaca a ambos organismos como como los <<de mayor especialización, dentro de la



Elemento descrito como sonda que reinterpretemos como pondus de balanza. (M. Martín Bueno 1989, 44)

<sup>489</sup> En mayúscula en el original.

Administración del Estado, en tal materia>>. <sup>490</sup> Destaca asimismo el profesionalismo de los buceadores de la Zona Marítima del Cantábrico.

Termina la carta con un párrafo que reproducimos en su totalidad:

4.- En suma, y para terminar, es una iniciativa atrevida, cuando no completamente absurda, la adoptada por la Dirección Xeral de Cultura e do Patrimonio Histórico Artístico de la Xunta de Galicia, al acusar a la Armada por realizar unas actividades que alegremente llega a calificar de “expolio” cuando, en definitiva, lo que realmente suponen es el ejercicio de unas funciones que tiene legalmente atribuidas en orden, precisamente, a la conservación y recuperación de los restos submarinos de carácter histórico-naval.

Todas las razones que creía tener el Capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico, a nuestro modo de ver se estrellan precisamente ante la falta de aplicación de un método adecuado a la praxis científica que permitiera por una parte el registro del yacimiento; por otra la retirada ordenada de materiales (en caso de que tal cosa fuera necesaria); el correcto tratamiento en cuanto a la conservación de los materiales se refiere; el estudio de los materiales recuperados y por último la correcta publicación de los resultados de toda la actividad. La actuación registrada en cabo Cee por cuenta de la Armada Española en este caso, no nos aleja mucho de la actuación habitual de cazatesoros, donde únicamente se recuperan objetos, sin el menor criterio metodológico, aunque, eso sí, con el atenuante de que los objetos que fueron sido registrados como recuperados<sup>491</sup>, fueron depositados en un Museo.

Ante la aparición en prensa<sup>492</sup> (Vales 1987) (Cotelo 1987); (1987); (1987) (Pereiro 1987); (1987); (1987) (Pichel 1987); (Iglesias 1987); de las actividades desarrolladas por la Armada en clara contradicción con lo establecido en la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, se planteó una campaña que permitiera por una parte acallar las críticas que se dirigían contra la Armada y por otro <<frenar en

<sup>490</sup> Contrasta el prestigio de ambas instituciones con la ausencia absoluta de informes o artículos científicos, o de cualquier otro tipo, de esa procedencia, desde aquel lejano 1986, acerca de los trabajos sobre ese pecio, o aún de los materiales recuperados y depositados en el Museo Naval de Ferrol.

<sup>491</sup> Los cuales <<se controlaron como quisieron>> (M. Martín Bueno 2016).

<sup>492</sup> Vales, Ricardo. «Restos de un galeón de la época de Felipe II, descubiertos en la ría de Corcubión.» *El Ideal Gallego*, 29 de Enero de 1987.

Rodríguez, Pepe. «Expolio en el fondo del mar.» *Interviú*, 1987: 56-62.

Pichel, Demetrio. «Secretos de un galeón en la Costa da Morte.» *Faro de Vigo*, 1 de Marzo de 1987.

Pereiro, Xosé Manuel. «Expediente a la Armada por rastrear los restos de un galeón.» *El País*, 2 de Febrero de 1987: 22.

Mas, Julio. «La Armada apoya y controla el patrimonio arqueológico submarino.» *ABC*, 2 de Agosto de 1987.

*La Voz de Galicia*. «El PS-EG pregunta por la recuperación de un galeón en Corcubión.» 24 de Febrero de 1987: 18.

*La Voz de Galicia*. «Los arqueólogos gallegos exigen sanciones a la Armada por extraer restos de un galeón.» 15 de Febrero de 1987: 46.

Iglesias, Jesús. «El oro de Corcubión.» *Cambio 16 N.º 798*. 16-3-87, 1987: 132.

*Faro de Vigo*. «APAGA quiere esclarecer el hallazgo de un galeón.» 18 de Febrero de 1987: 19.

*El Correo Gallego*. «La Asociación de Arqueólogos acusa a la Armada de destrucción patrimonial.» 15 de Febrero de 1987: 57.

AGN. «Temor a los buscadores de tesoros.» *Atlántico*, 14 de febrero de 1989: 23.

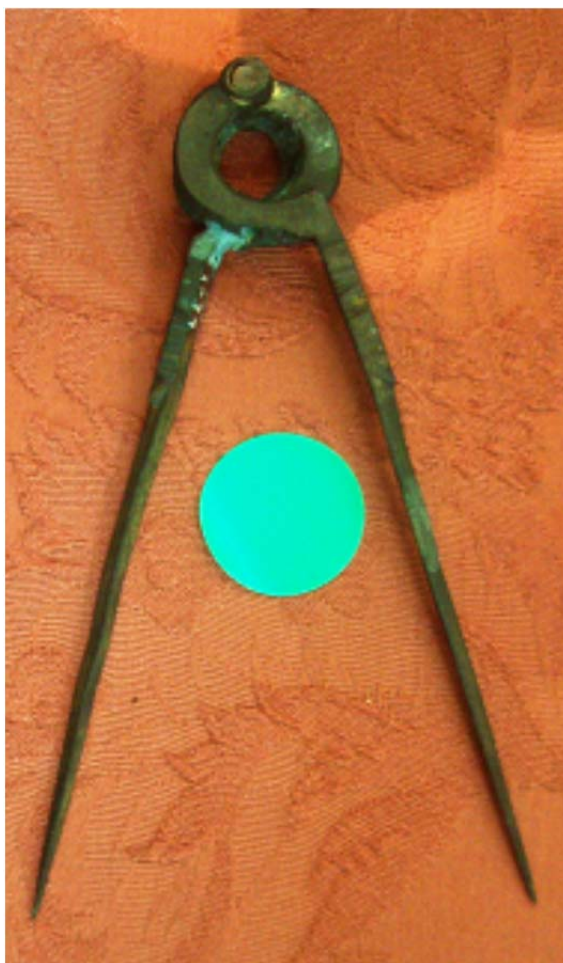
Cocho, Federico. «La Marina invade atribuciones de la Xunta en la autorización de rescates arqueológicos en el mar.» *La Voz de Galicia*, 11 de Febrero de 1987: 38.



seco la actividad de los oficiales del núcleo de Buceo que estaban actuando por su cuenta>> (M. Martín Bueno 2016, Com. Pers.). Sin duda el artículo que más resquemor provocó en el estamento militar y en otros que defendían la actuación de la Armada Española, en este y en otros casos, fue el publicado en el semanario *Interviú*, el 8 de julio de 1987, firmado por Pepe Rodríguez (Rodríguez 1987). Fue tal la controversia destacada en la prensa nacional que el diario ABC publicó un extenso artículo (Mas 1987) a doble página de Don Julio Mas,<sup>493</sup> desmintiendo las afirmaciones vertidas en el semanario *Interviú*. Esta visión del investigador cartagenero resaltaba las bondades de la actividad desarrollada por el Centro de Buceo de la Armada Española y su colaboración en la investigación y conservación, sobre todo en lo que a la Arqueología Subacuática se refiere.

A partir del revuelo provocado, se organizó, a instancias de la Subdirección General de Arqueología y Etnografía del Ministerio de Cultura,<sup>494</sup> con la aquiescencia del E.M. de la Armada,<sup>495</sup> una campaña arqueológica en el lugar, a pesar de que los planes eran continuar los trabajos del buque *Poseidón* durante el verano de 1987.<sup>496</sup> Se buscaba así <<lavar la cara de la Armada>> en este asunto (M. Martín Bueno 2016) y detener <<las actividades de rescates indiscriminados y perniciosos de los buzos de la Armada, concretamente desde el Núcleo de Buceo de Ferrol, que llamaron en su auxilio a Cartagena, al CBA>> (M. Martín Bueno 2016). Al parecer <<se llegó a amonestar, sancionar y frenar la carrera del entonces jefe>>. Al cabo, <<los marinos ponían orden en su casa>>.

A partir de ese momento se solicitó el permiso a la Dirección Xeral de Cultura e do Patrimonio Histórico Artístico de la Xunta de Galicia, que pasó a figurar, dada la carencia de técnicos competentes en la materia<sup>497</sup>, como meramente espectadora y simplemente dar la autorización, como así se hizo, a la Universidad de Zaragoza, en concreto a su catedrático Manuel Martín Bueno, que por entonces ya había abandonado la Subdirección General de Arqueología y



Compás de puntas retirado de punta do Diñeiro por el buque *Poseidón*. Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.

<sup>493</sup> Fundador y antiguo director del Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas y Museo Nacional de Arqueología Submarina.

<sup>494</sup> Manuel Martín Bueno.

<sup>495</sup> Vicealmirante Vila Corpas.

<sup>496</sup> Según un documento manuscrito de Don Rafael Mejuto, delegado de Arqueología Subacuática de la FEGAS que consta en el Archivo de dicha federación. Archivo Miguel San Claudio.

<sup>497</sup> Esta carencia se sigue arrastrando en nuestros días.



El proyecto fue preparado por el Departamento de Ciencias de la Antigüedad de la Universidad de Zaragoza, área de Arqueología. La dirección de la intervención, denominada Finisterrae 87, le fue autorizada al profesor Martín bueno. Estaba englobada en los trabajos de prospección del litoral español para determinar los recursos sumergidos de su Patrimonio Histórico. Esta intervención estaba incluida además en el proyecto europeo **Forma Maris Antiquis** que tenía como finalidad la elaboración de la Carta Arqueológica Subacuática del Litoral Europeo.

La Campaña tenía unos claros <<propósitos políticos>> (M. Martín Bueno 2016):

1. Establecer que las competencias sobre el Patrimonio Cultural Subacuático eran de la Xunta de Galicia y que tenía que empezar a asumir su responsabilidad en esta área.
2. Lavar la cara de la nefasta actuación anterior de la Armada, dejándola fuera definitivamente de las tareas de prospección, recuperación, etc., que de acuerdo a la por entonces reciente Ley 16/85 de 20 de junio, correspondían a Cultura.
3. Traer a una persona con capacidad científica, (Profesor Manuel Martín Bueno) que conocía los entresijos de todo el proceso y que era de la confianza de los tres actores, Ministerio, Xunta y Defensa (Armada).
4. Acercar a la única Universidad española capaz en ese momento de actuar en este campo, dando entrada en el equipo, como así se hizo, a la colaboración de la FEGAS (Federación Gallega de Actividades Subacuáticas), para atraer a los buceadores deportivos y frenar posibles actividades furtivas incontroladas.
5. Propiciar la entrada de gentes para formar, procedentes de la Universidad de Santiago<sup>498</sup>, lo que no se consiguió porque desde esta Universidad lamentablemente siempre se han mostrado nulo interés por el aspecto marítimo de la arqueología.
6. Preparar inmediatamente, como así se hizo una Exposición para dar a conocer lo realizado y la colaboración institucional. Fue la vez en que más rápidamente se llevó a cabo una operación semejante, aunque debido a las elecciones en ese mismo momento, no se itineró como era la idea original.

Finisterrae 87 fue una operación científica, pero con una trastienda política de primer orden, que de haber sido continuada por la Xunta de Galicia y la Universidad de Santiago podría haber marcado una tónica a seguir en este campo, muy por encima de lo que se hacía en otras regiones (CCAA), que salvo el caso catalán, todavía no habían desarrollado ni infraestructura ni actividad. Desafortunadamente la inepticia hizo que se malograra una ocasión de oro, que todavía arrastramos para nuestra desgracia (M. Martín Bueno 2016).

La **Dirección Xeral do Patrimonio Histórico** financió la mayor parte del proyecto, siendo el resto del gasto asumido por la Universidad de Zaragoza, además de los

---

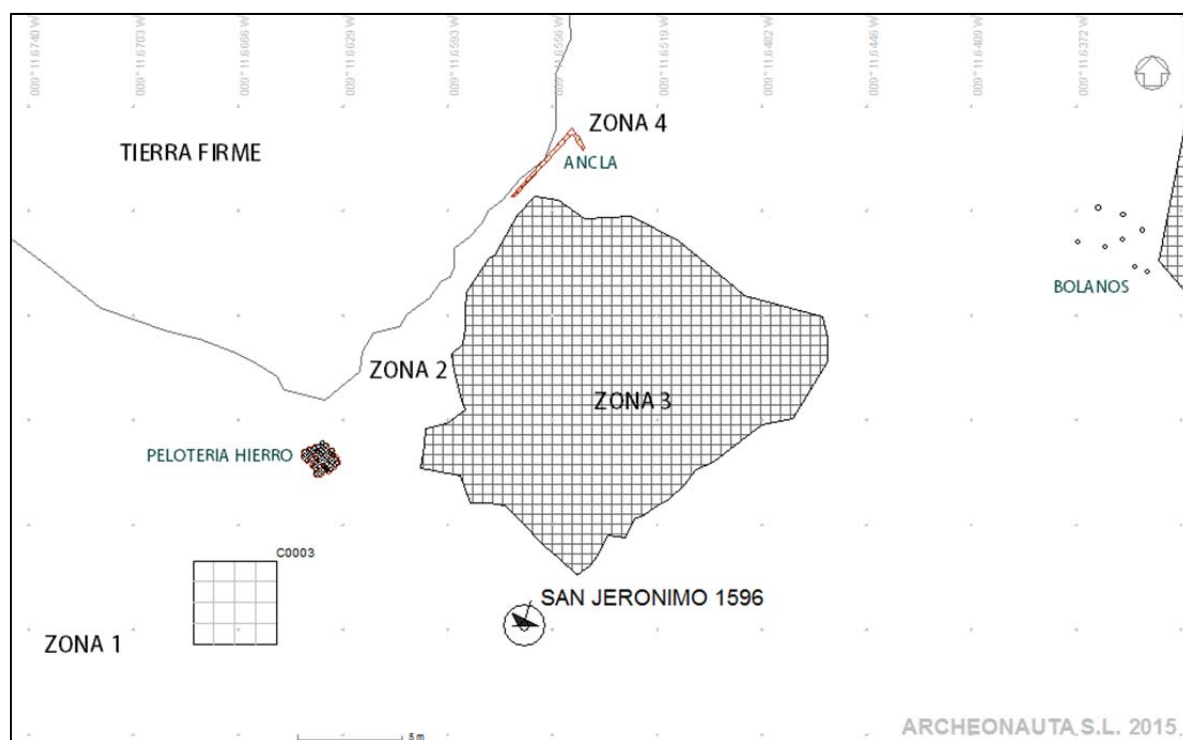
<sup>498</sup> Por entonces el que suscribe era alumno de segundo curso de dicha Universidad, además de miembro federado de la FEGAS, participando en esta campaña que fue la primera subacuática en la que intervine.

equipos y laboratorios de apoyo. Los trabajos contaron con el apoyo material del Ayuntamiento de Corcubión (M. Martín Bueno 1989).

Varios investigadores e instituciones gallegas colaboraron desde diversos ámbitos en planear y ejecutar los trabajos. En esta tarea destacó Don. Rafael Mejuto García, delegado de la sección de Arqueosub de la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas, quien fallecería prematuramente durante los trabajos preparatorios de la campaña. Uno de los objetivos de la intervención era dar comienzo a la formación de la primera generación de arqueólogos subacuáticos de Galicia. Lamentablemente esta intervención supuso un simple paréntesis en la desidia de la administración pública gallega en lo que respecta a la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático de su responsabilidad (AGN 1989). Sólo la aparición, casi 20 años después de los Estudios de Impacto Ambiental en las obras públicas, permitió retomar parcialmente esta actividad en las aguas costeras de Galicia.

561

Los trabajos de la campaña de intervención Finisterrae 87 se concentraron en varias zonas sobre el yacimiento. La primera de ellas se estableció bajo una cuadrícula de cuatro metros de lado, situada sobre un fondo cubierto de arena, al pie del acantilado donde se suponía que pudieran quedar depositados elementos estructurales y materiales pesados del pecio. En este punto existía una capa de arena con restos sueltos bajo la cual se situaban las concreciones formadas por metal y piedra (M. Martín Bueno 1989, 39). Esta acumulación fue retirada mediante bomba de succión y medios mecánicos,<sup>499</sup> estaba compuesta de proyectiles de artillería en hierro, munición de armas ligeras en plomo<sup>500</sup> y monedas. Bajo la misma se



Croquis de distribución del yacimiento del galeón San Girolamo según Martín Bueno. El dibujo no está a escala. Elaboración propia.

<sup>499</sup> Martillos y cincel.

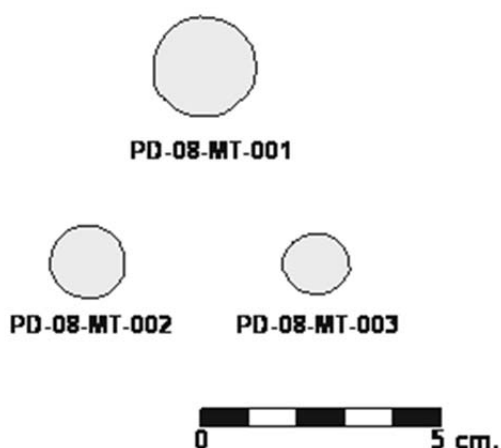
<sup>500</sup> Posteriormente, ya entrado el siglo XXI, durante los trabajos desarrollados al compás del Proyecto Finisterre, se documentaron dos calibres diferentes para la munición de plomo. Corresponden a armas ligeras, probablemente para armas tipo arcabuz y mosquete.

documentó algún fragmento de madera (M. Martín Bueno 1989, 39).

El extremo norte de la cuadrícula ofreció enseguida restos de madera en relativo buen estado de conservación, sin muestras de actuación de organismos xilófagos o alteración por contaminación de elementos metálicos. Estos elementos sin embargo se encontraban fragmentados por la dinámica marina. La cuadrícula ofreció el hallazgo de algunas monedas de plata que fueron interpretadas como provenientes de la zona más próxima al acantilado. Estas piezas se encontraban bastante afectadas y mostraban una costra muy compacta que hizo desaparecer casi todo el metal nodular. De las monedas recuperadas se pudo identificar el escudo del rey Felipe II.

La inclusión de fragmentos de madera en las concreciones metálicas no son extrañas, habiendo documentado el mismo fenómeno en el pecio de punta Restelos. Entendemos que para que este proceso se produzca es necesario que exista un período de estabilidad en los materiales depositados mientras la concreción esta activa desarrollándose.

En la excavación, al menos en este punto no se apreció estructura definida del casco, atribuyéndose el hecho a que el pecio hubiera quedado totalmente destruido (M. Martín Bueno 1989).



Diferentes calibres documentados en punta do Diñeiro.  
Archeonauta SL

Se documentó una zona entre la cuadrícula donde se efectuó la excavación y la costa, en donde en una <<profunda grieta en la que el movimiento de las aguas fuera depositando una serie de materiales, sobre todo numismáticos>> (M. Martín Bueno 1989, 39).

Este segundo lugar se situaba en una garganta angosta situada anexa a la zona primera en la parte sumergida del acantilado costero. Esta zona tenía unos cuatro metros de profundidad y quedaba reducida en ocasiones a 30 cm de anchura. En esta zona se localizaron importantes conjuntos de monedas y munición de plomo cementados con el fondo entre las anfractuosidades de la roca. Su retirada debió realizarse mediante martillo y cincel y en bloques para evitar afectar a las piezas individualmente.

La tercera zona se situó en un macizo rocoso con anfractuosidades en los que quedaron recogidos restos muy solidarios con la roca.

Una cuarta zona se situó a los pies de este macizo donde se localizaron elementos provenientes de la proa del buque.

Finalmente la última zona definida como de barrido, situada teóricamente a popa y fuera de la cuadrícula.

Todo el entorno del pecio se caracteriza por ser un fondo de arena muy limpia y suelta que evoluciona aparentemente a merced de la dinámica marina, tanto en lo referente a la acción del oleaje como de la corriente. La costa es rocosa y apenas tiene continuidad bajo el agua.

Durante esa intervención destacó por su volumen la recuperación de 3302 monedas de plata y dos de oro<sup>501</sup> que deben unirse a las recuperadas previamente por la Armada y aun anteriormente en los momentos posteriores al naufragio (M. Martín Bueno 2002), además de aquellas recuperadas - alrededor de 50 - en la costa por una persona mediante un detector de metales (M. Martín Bueno 2016). A todo ello habrá de añadirse aquellos numismas retirados por incontrolados en algún momento.

Se recuperaron además numerosos proyectiles de plomo para armas ligeras así como bolaños de piedra de artillería. Los materiales retirados durante la intervención arqueológica fueron depositados, tras su tratamiento, en el **Museo Arqueológico de La Coruña** donde se conservan. El pecio, en función a los materiales recuperados, se identificó con el galeón San Jerónimo<sup>502</sup>, perteneciente a la flota de Padilla de 1596,



Conjunto de cuatro proyectiles de hierro concrecionados entre sí y al sustrato rocoso. Fot: CIS.

<sup>501</sup> Este material se encuentra depositado por la Xunta de Galicia en el Museo de San Antón de La Coruña, a pesar de que el mismo nunca ha sido expuesto en su totalidad.

<sup>502</sup> En realidad su nombre era San Girolamo.



uno de los principales buques de la flota, encargado de transportar la soldada.

La localización y los trabajos desarrollados durante los años 1986 y 1987, tanto por la Armada Española como por la Universidad de Zaragoza coincidieron con una retirada parcial de la capa de arena que cubre esos fondos habitualmente.

En los últimos años hemos estado interviniendo en la zona del cabo de Finisterre, a través de diferentes proyectos<sup>503</sup> durante los trabajos de prospección realizados en la zona por nuestro equipo, se ha venido realizando un seguimiento de la situación de este banco de arena que protege al pecio. Es apreciable el gran aporte producido desde el año 1987 cuando participamos dentro del contingente de estudiantes gallegos que intervino dentro del equipo encabezado por el profesor Martín Bueno. Prácticamente nada de la zona de trabajo de entonces queda hoy al descubierto fuera del alcance de la arena. Aun así todavía son detectables por la zona, entre otros elementos, monedas de plata y proyectiles de plomo de armas ligeras.

El pecio no había sido visitado desde el año 1987 y se carecía de un georeferenciado de



Parte del conjunto de monedas recuperadas por la Armada Española del pecio del San Girolamo, expuestas en el Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.

precisión del mismo, como consecuencia de que en el momento de su estudio la tecnología necesaria no estaba todavía extendida. El pecio se relocalizó y fue posicionado en el año 2007. Del yacimiento sólo se puede apreciar el extremo superior del mismo a la altura de la línea costera. Además de efectuarse una inspección sobre el mismo, últimamente se ha georeferenciado el yacimiento, a la vez que todos los años se supervisaba su estado de conservación y la dinámica de la

<sup>503</sup> Proyecto Finisterre; ForSEAdiscovery **Forest Resources for Iberian Empires: Ecology and Globalization in the Age of Discovery** (Grant agreement no.: 607545); Galician Shipwrecks: <http://www.galicianshipwrecks.com/>.

arena. Se descubrieron nueve monedas de plata sueltas en el interior de una grieta, provenientes de la zona más próxima al acantilado, proyectiles de plomo y otros objetos, a pesar de que hasta el momento todo el yacimiento está cubierto por la arena. Otros elementos, principalmente de plomo y abundante cerámica, son visibles en el área que ocupa el pecio.

La última visita a este pecio se realizó durante la campaña del año 2011 que se desarrolló en la zona al amparo del Proyecto Finisterre. Durante la misma se pudo visitar el pecio, comprobando la gran cantidad de arena que lo cubre, superior incluso a lo que pudimos ver en los años transcurridos desde 2007.

#### 8.6.5.4.-Monedas

Durante la intervención arqueológica, posterior a la incursión de la Armada, destacó por su volumen la recuperación de las más de tres mil monedas de plata y dos de oro que deben unirse a las recuperadas previamente por el organismo militar.

Las monedas tal y como consta en la documentación de la época era transportada en cajas de caudales, probablemente dentro de sacos de cuero o textiles. Gracias a esta



Conglomerado de monedas de plata. Fot: Manuel Martín Bueno.

circunstancia, gran parte de la carga numeraria se recuperó inmediatamente tras el naufragio. Una sola de estas cajas se rompió, tal y como se establece en carta dirigida al rey por Padilla, lo que hizo que su contenido se dispersara entre los restos del naufragio y fuera sepultado entre la arena del fondo. De la importancia que se le da a la recuperación del dinero que se dispersó al romperse esta caja, da idea la orden que el Gobernador de Galicia para que se hagan unas rastras con las que recuperar las monedas enterradas por la arena, aunque con pocas esperanzas: <<unas rastras para sacar el dinero de entre la arena pero si hay mucha enzima no baftara nada>>.

| Monedas pecio Cabo Cee Campaña <i>Finisterrae</i> 1987<br>(M. Martín Bueno inédito) |              |  |     |
|---|--------------|--|-----|
| Españolas   |              | Portuguesas                            |     |
| Reyes Católicos<br>1474-1504  | 109          | Ioannes III<br>(*1502) 1521-1557       | 134 |
| Carlos y Juana<br>1504 (1516)-1556  | 46           | Sebastianus I<br>*1554-1578            | 350 |
| Felipe II 1 real<br>(*1527) 1556-1598   | 112          | Henrique I<br>(*1512) 1578-1580        | 1   |
| Felipe II 2 reales  | 1071         | Antonio I<br>(Pretendiente) *1531-1595 | 1   |
| Felipe II 4 reales  | 1168         | Felipe I                               | 99  |
| Felipe II 8 reales  | 179          | Sin identificar                        | 32  |
| Total parcial   | 2685         |  | 617 |
| <b>TOTAL</b>  | <b>3.302</b> |  |     |

Existe una gran variabilidad temporal en el conjunto de monedas documentado en el pecio, desde piezas acuñadas pocos meses antes del naufragio, en el mismo año 1596 procedentes de la ceca segoviana, hasta acuñaciones de los Reyes Católicos. Se ha documentado una cantidad considerable de monedas portuguesas, sobre todo de los reinados de Manuel I y Juan I, piezas de buena calidad: Portugués, Tostao y Cruzados.

Las acuñaciones, estudiadas por el equipo de la Universidad de Zaragoza dirigido por su catedrático de epigrafía y numismática el profesor Martín Bueno, comienzan con



piezas de los Reyes Católicos. Entre estas hay piezas de 1, 2 y 8 reales (M. Martín Bueno 1989, 55). Este último valor empieza a acuñarse en este reinado y dará lugar a

las famosísimas piezas de a ocho españolas, cuyas influencias podemos rastrear hasta nuestros días tras convertirse en moneda franca en casi todo el planeta tras convertirse en el valor más difundido a través de la primera globalización comercial, impulsada por los descubrimientos y conquistas españolas en Asia y América. Entre las piezas documentadas siguen cronológicamente las dedicadas a Juana y a Carlos, siendo éstas las primeras acuñaciones realizadas en América. Estas piezas conocidas como columnarios en las que aparecen las columnas de Hércules junto a la leyenda (M. Martín Bueno 1989, 55).

El conjunto más importante de monedas es el constituido por las piezas acuñadas durante el reinado de Felipe II. Esta abundancia es superior en piezas acuñadas con posterioridad a 1556. En este año se establece el esquema monetario en base al real de a ocho de 272 maravedíes, con divisores de cuatro, dos uno y medio real (M. Martín Bueno 1989, 55). Muchos ejemplares procedentes de las cecas americanas, presentan irregularidades debidas a cortes para ajustarlas al peso, en ellas suelen faltar datos de las inscripciones que facilitan su identificación.

La variabilidad de origen y cronología de los numismas estudiados en este pecio lleva al profesor Martín Bueno a señalarla como un síntoma de la penuria económica del reinado de Felipe II, donde la escasez de efectivo le lleva a <<extraer los recursos



Parte de las monedas de plata recuperadas del pecio por el equipo del profesor Martín Bueno. Museo de San Antón. Fot: MSC.



más recónditos>> (M. Martín Bueno 1989, 55). El estudio de las monedas recuperadas durante la intervención arqueológica del año 1987 está completo con cecas, ensayadores, fechas, etc., a la espera de su deseable publicación.

#### *8.6.5.5.-El anillo y los padres Blanier y Rosillo*

Claudio Aquaviva, el Padre General de la Compañía de Jesús había destinado 15 hermanos de la Compañía como capellanes de la expedición. Dos de ellos fallecerían en el naufragio del San Girolamo, mientras que otros siete perecerían en Ferrol víctimas de enfermedad (Delgado Iribarren 1956). Los dos fallecidos a bordo del galeón ragusano, pertenecientes a la provincia jesuítica de Toledo, eran el padre Jorge Blanier y el padre Rosillo. El primero había nacido en Flandes, de una familia noble de Lieja y estudió teología en Alcalá. Tenía 37 años cuando embarcó en la Armada.

Mientras que el padre Blanier era un lego en la milicia, el padre Rosillo ya había comenzado su campaña misionera y castrense antes de la partida de la Armada. En base a relatos y exhortaciones, había no sólo conseguido que muchos soldados y marineros se convirtieran u ofrecieran como misioneros, sino que consiguió que algunos expulsaran <<del navío a las malas mujeres que llevaban consigo, alguna vez disfrazadas de hombres>> (Delgado Iribarren 1956). El padre Rosillo, queriendo salvar las almas de aquellos soldados, probablemente estaba salvando, sin saberlo, las vidas de muchas de aquellas <<malas mujeres>>.

De los últimos momentos del galeón y de los dos padres jesuitas embarcados tenemos, a través de la obra de Delgado Iribarren, la visión de Juan de Avellaneda, uno de los supervivientes del naufragio. El relato se conserva en una carta dirigida a su amigo Francisco de Silva con fecha 28 de diciembre de 1596.

Según esta carta Juan de Avellaneda se dirigió a los religiosos:

[...] Padres, vénganse conmigo, que yo los salvaré. -Hermano -le respondieron-, sálvese, que nosotros no hemos de salir de aquí hasta que veamos confesados y puestos en camino de salvación los



Monedas de oro de cuatro y un ducado retiradas en el año 1987 por el equipo del profesor Martín Bueno. Fot: MSC.

que aquí están, que son más de trescientos hombres.

Se volvieron a la gente del navío, y le dijeron:

-Ea, hermanos, tomen ánimo y confiésense, que aquí parte una muy dichosa barcada para el cielo>> (Delgado Iribarren 1956).

Tras esto un golpe de mar los sepultó y la popa se rompió consecuencia de los golpes de mar. El capitán Chinchilla llegó a tierra asido a un madero a la par que Luis Carrillo de Carvajal.

El choque de proa contra el acantilado ha sido demostrado arqueológicamente durante la intervención del año 1987 (M. Martín Bueno 1989, 54). En esta intervención asimismo se demostró que el casco quedó tumbado sobre el costado de babor, lo que sin duda favoreció el salvamento de la gente cuando se desplomó el palo mayor sobre esa banda.

La escasa profundidad a la que se encuentra el pecio y la inmediatez a la costa, favoreció la recuperación de gran parte de los bastimentos y material que llevaba a bordo, así como la mayor parte del dinero en efectivo que transportaba.

También la rápida destrucción del buque quedó de manifiesto durante la campaña arqueológica dirigida por el



Anillo recuperado por cazatesoros de la galeaza Girona. (Walker 1981)



Anillo perteneciente bien al padre Jorge Blanier o a su compañero el padre Rosillo. Fot: MSC.



profesor Martín Bueno.

En las conclusiones de la intervención arqueológica se hace constar los pocos indicios relativos a la popa del buque, que, como sabemos por las fuentes escritas en realidad quedó destruida casi inmediatamente tras quedar el buque embarrancado.

Los cuerpos de los dos jesuitas fueron enterrados días después en una iglesia que está junto al pueblo de Sardiñeiro tras ser reconocidos sus cadáveres por varios oficiales que iban a bordo del galeón<sup>504</sup>.

Los sacerdotes fueron objeto casi de veneración tras su heroica muerte. Los crucifijos de los religiosos fueron entregados, uno al Colegio de Santiago y el otro, al gobernador de Galicia; don Luis Carrillo de Toledo y a su mujer. Una imagen de Nuestra Señora que perteneció al Padre Rosillo fue donada a la condesa de Altamira, nieta de San Francisco de Borja (Delgado Iribarren 1956).



570

Caja de caudales de finales del siglo XVI, procedente del ámbito subacuático de la Costa de la Muerte. Museo de San Antón Fot: MSC.



Detalle de las asas de la pieza de punta Restelos. Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.

<sup>504</sup> Que haya aparecido el anillo de uno de ellos entre los restos del naufragio nos lleva a apuntar la posibilidad de que al menos uno de los cadáveres sufriera un error de identificación.

Un objeto muy similar fue recuperado de la galeaza **Girona** hundida en Lacada Point, Irlanda del Norte, el 26 de noviembre de 1588 (Glover s.f.), (Martin y Parker 1988).

No es posible ofrecer una atribución segura de este objeto, sin duda un despojo de los jesuitas fallecidos, a uno de los dos padres, aunque el origen noble del primero bien pudiera ser un indicio en este asunto.

Otra reliquia que quizás nos remita a estos sacerdotes es una campanilla de muy posible origen litúrgico que fue retirada del yacimiento por buceadores de la Armada Española.

#### 8.6.5.6.-Artillería

Sólo ha sido documentada una pieza de artillería procedente de este pecio la cual fue recuperada por la Armada Española y se conserva en el Museo Naval de Ferrol. Dieciocho de las piezas con las que iba armado este buque se salvaron inmediatamente tras el naufragio, tal y como ilustra la carta de Stephano de Oliste que dirige al rey con objeto de que se le abone el importe de las mismas, con un peso de 293 quintales y 78 libras<sup>505</sup>, lo que supone casi 13 toneladas y media de bronce. El resto de las piezas o bien fueron extraídas en los siglos siguientes, o bien alguna puede permanecer todavía enterrada bajo la arena que cubre y descubre alternativamente este yacimiento.

La pieza estudiada es un pedrero fundido en Nápoles por un miembro de la familia Iordani (también con la grafía Giordani), posiblemente Cristóforo o Giovanni Battista. La forma de su culata revela claramente al fundidor, junto con el prominente cascabel con el botón típico de este origen (Ridella, San Claudio y Casabán 2015), además de presentar el oído rodeado por un cuadrado. La familia Giordani trabajó en



Conglomerado de proyectiles de artillería de hierro que conserva la forma del receptáculo donde estuvieron contenidos. Fot: CIS.

<sup>505</sup> AGS, GA, Leg. 487-262. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II. Ferrol, 26 de julio de 1597.



Nápoles al menos entre los años 1583 y 1675. Pudo ser fundido, en función de piezas similares conservadas en la actualidad, entre los años 1583 y 1603 (F. Javier López Martín 2015).

| PEDRERO SAN GIROLAMO           | mm                     |
|--------------------------------|------------------------|
| Longitud total                 | 2500                   |
| Longitud convencional          | 2180                   |
| Longitud cámara                | 1465<br>(está cargado) |
| Diámetro del muñón (min/max)   | 91,5 / 88,5            |
| Calibre                        | 177                    |
| Longitud de los muñones (máx.) | 83,5                   |
| Diámetro en el fogón           | 338                    |

Las asas están muy corroídas, por lo que no es posible discernir si originalmente su forma sería una pareja besándose, o un animal fantástico a modo de felino. Se ha sugerido que las asas representan cada una a dos delfines unidos por sus colas (Ridella, San Claudio y Casabán 2015).

El escudo está tan deteriorado como para impedir su lectura, pero aunque guarda cierta relación con el de la Monarquía Católica, parece corresponderse con el de algún alto miembro de la nobleza, presentando el escudo coronado por un yelmo rematado por una espada(?) y flanqueado por un caballo o dragón a siniestra y una figura antropomórfica armada a su diestra. Los cañones conservados del fundidor, fabricados entre los años señalados más arriba, llevan el escudo patrimonial de Felipe II, con los cuarteles de los estados de la Monarquía, rodeado por el collar del toisón y coronado por tres yelmos, a su vez rematados por dos dragones que flanquean una torre defendida por un caballero con espada (López Martín 2011, 549-550). El escudo del cañón recuperado en punta do Diñeiro y conservado en el Museo Naval de Ferrol, parece tener vestigios de un collar o filacteria que rodeaba al escudo, hoy perdido y que no ofrece pista alguna. Tampoco parece corresponderse con el de Juan Vázquez de Acuña (Juan de Acuña Vela), Capitán General de la Artillería del reino de Nápoles entre 1586 y 1607 (F. Javier López Martín 2015).

En la faja alta de la culata presenta restos del peso, medido al uso napolitano en cántaras y rotoli.

El pedrero se mantiene cargado con un bolaño de piedra, visible a través del ánima.

De este mismo pecio fue recuperado un servidor para una pieza de recámara de alcuza que sugiere la presencia de piezas ligeras antipersonales a bordo del galeón San Girolamo, lo cual entra dentro de lo esperable.

Con respecto a la munición de artillería, en el año 1987 fueron recuperados en el pecio varios bolaños de piedra caliza. Estos proyectiles se conservan actualmente en el Museo del Castillo de San Antón de La Coruña. Presentan dos calibres diferentes, lo que se corresponde con la documentación existente acerca del armamento del buque, donde se habla de pedreros y de pedreros ligeros (Ridella, San Claudio y Casabán 2015). Otros proyectiles fueron retirados anteriormente por la Armada española durante las operaciones realizadas por el buque de apoyo a las operaciones de buceo Poseidón y el dragaminas Turia.

| Dotación artillera del San Girolamo (Gianni Ridella, y otros 2015) |         |  |           |                    |
|--|---------|--|-----------|--------------------|
| Tipo   | Origen  | Peso <sup>506</sup>                                | Peso (kg) | Tiro               |
| Medio cañón  | Nápoles | Peso grabado C <sup>A</sup> 22 - R <sup>o</sup> 5  | 1965      | Hierro: 12 libras; |
| Sacre  | Génova  | Peso grabado C <sup>A</sup> 21 - R <sup>o</sup> 41 | 1020      | Hierro: 8 libras;  |
| Sacre  | Génova  | Peso grabado C <sup>A</sup> 22 - R <sup>o</sup> 6  | 1051      | Hierro: 8 libras;  |
| Sacre  | Génova  | Peso grabado C <sup>A</sup> 21 - R <sup>o</sup> 27 | 1013      | Hierro: 8 libras;  |
| Sacre  | Génova  | Peso grabado C <sup>A</sup> 21 - R <sup>o</sup> 41 | 1020      | Hierro: 8 libras;  |
| Falcon   | Nápoles | Peso grabado C <sup>A</sup> 7 - R <sup>o</sup> 25  | 646       | Hierro: 5 libras;  |
| Falcon   | Nápoles | Peso grabado C <sup>A</sup> 7 - R <sup>o</sup> 10  | 633       | Hierro: 5 libras;  |
| Pedrero  | Génova  | Peso grabado C <sup>A</sup> 19 - R <sup>o</sup> 1  | 906       | Bolaño: 12 libras; |
| Pedrero  | Génova  | Peso grabado C <sup>A</sup> 18 - R <sup>o</sup> 87 | 899       | Bolaño: 12 libras; |
| Pedrero  | Génova  | Peso grabado C <sup>A</sup> 17 - R <sup>o</sup> 14 | 817       | Bolaño: 12 libras; |
| Pedrero  | Nápoles | Peso grabado C <sup>A</sup> 11 - R <sup>o</sup> 50 | 1025      | Bolaño: 12 libras; |
| Pedrero  | Nápoles | Peso grabado C <sup>A</sup> 11 - R <sup>o</sup> 50 | 1025      | Bolaño: 12 libras  |
| Pedrero  | Génova  | Peso grabado C <sup>A</sup> 19 - R <sup>o</sup> 48 | 928       | Bolaño: 12 libras; |
| Pedrero ligero   | Nápoles | Peso grabado C <sup>A</sup> 3 - R <sup>o</sup> 40  | 303       | Bolaño: 4 libras;  |
| 2 Esmeriles  | Nápoles | Peso grabado C <sup>A</sup> 3                      | 243       | Bolaño             |
| 2 Esmeriles  | Nápoles | Peso grabado R <sup>o</sup> 40                     | 35        | Plomo              |

Durante la intervención dirigida por el profesor Martín Bueno en el año 1987, se pudo documentar asimismo numerosa pelotería en hierro de un calibre muy semejante, aunque el mismo pudiera en realidad estar enmascarado por la concreción que envuelve a estos proyectiles. Incluido un conjunto cimentado entre sí que estaba depositado sobre el fondo rocoso. Sus dimensiones eran aproximadamente de 2 x 2 m y los proyectiles parecían conservar la forma del receptáculo que los contenía: un cajón o dependencia (M. Martín Bueno 1989, 39-40). Al pasar el tiempo las balas se fusionaron entre sí, quedando con la forma tras la desaparición de la estructura de madera que las contenía. La situación de este conjunto sobre el buque se estimó entre el centro hacia la proa.

<sup>506</sup> C<sup>A</sup>: Cantara, Quintal. R<sup>o</sup>: Rotulo. Una Cantara Napolitana equivale a 89,099 kg, mientras que la genovesa a 47,649 kg.

Otras piezas similares se hallan repartidas sobre un macizo situado al sur de la zona de la cuadrícula de excavación del pecio, en la parte inferior del acantilado donde debieron de quedar acumulados después de que el pecio se deshiciera esparciendo su contenido. En este lugar se documentaron piezas simples agrupadas en diferentes puntos que podrían hacer referencia a su estiba en el pecio.

La acumulación de tal cantidad de munición lleva a sus excavadores a plantear que el barco iba fuertemente armado (M. Martín Bueno 1989, 39). Sin embargo nada se dice de la existencia de armamento individual, al contrario que en el pecio de punta Restelos, lo cual pudiera ser indicativo de que aquel hiciera funciones de transporte, mientras que el San Girolamo, sabemos que era un verdadero buque de guerra<sup>507</sup>.

De la artillería presente en esta capitana Esteban de Oliste, sobrino y heredero de Pedro de Ivella dice se rescataron 18 piezas, <<que pesan 293 quintales y 78 libras>><sup>508</sup>. Dado que esto importa la totalidad de las piezas que sabemos embarcaba el San Girolamo, propiedad de su armador, debemos de suponer que este buque embarcaba otras piezas propiedad de la Corona.

#### 8.6.5.7.-Ancla

A treinta metros al nordeste de la cuadrícula empleada para la excavación de arena, se localizó parte de un ancla. Se trata de una parte de la caña a la que se añade uno de los brazos con su uña. Se conserva asimismo parte de su arganeo (M. Martín Bueno 1989, 41), aunque en este caso no estamos seguros de si el mismo está todavía sujeto a la caña, pues en este caso la misma debiera estar entera al conservar ese extremo y el de uno de los brazos.

Su longitud es superior a los dos metros y parece estar fabricada en hierro forjado.

Que esta pieza se encuentre integrada en el pecio sugiere que el buque no debió de fondear antes de chocar contra la costa, lo que confirma el relato del naufragio



Oído de la pieza recuperada en punta do Diñeiro donde se aprecia el oído inmerso en un cuadrado en relieve. Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.

<sup>507</sup> No se nos escapa tampoco la posibilidad de que sepultados bajo la arena se encuentren aquellos elementos que echamos en falta en este pecio.

<sup>508</sup> AGS, GA, Leg. 487-262. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II, 26 de julio de 1597.

(Delgado Iribarren 1956) que apunta a que el choque fue inopinado, tres horas después de haber advertido unos bajos en medio de la rompiente.

#### *8.6.5.8-Instrumentos de navegación*

Dos son los elementos pertenecientes a esta categoría que han sido descritos en el pecio. En primer caso un compás de puntas retirado por la Armada Española durante sus actividades en este yacimiento arqueológico. Esta pieza se conserva en el Museo Naval de Ferrol. El compás de puntas es un instrumento que se emplea para medir distancias sobre las cartas náuticas, su especial manufactura permite su manejo con una sola mano (VVAA 1982, 322).

Es de destacar que su aspecto general apenas ha variado hasta nuestros días.

El segundo elemento de navegación descrito para este pecio es una supuesta sonda (M. Martín Bueno 1989, 44). Si con esta referencia se quiere identificar la pieza con un escandallo, que es una pieza de plomo, concebida para conocer la sonda en un punto determinado y obtener además una muestra del fondo, no nos parece adecuada la interpretación.

Si bien la forma de un escandallo puede corresponderse a grandes rasgos con la pieza de aleación de cobre recuperada en punta do Diñeiro, el peso de esta última no puede adecuarse al descrito para un escandallo. Éste varía de unos 3 a 5 kg (VVAA 1982) y viene dado por la necesidad de que alcance el fondo a la mayor brevedad posible, para cuando el buque pase por su vertical, el escandallo haya alcanzado el fondo. La pieza en cuestión, de unas pocas decenas de gramos, simplemente no podría conseguir atravesar con la velocidad necesaria la columna de agua.

La forma general de la pieza recuperada en punta do Diñeiro con un ojal en un extremo y una concavidad en su base podría servir para amarrarlo a una sondaleza, rellenando de sebo el hueco de su base para obtener muestras del fondo, en realidad



Cañón pedrero de <<punta do Diñeiro>>. Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.



el escaso peso de la pieza lo haría inútil para este menester. Nuestra hipótesis es que pudiera tratarse más bien del pondus (contrapeso) de una balanza romana.

#### 8.6.5.9.-Conclusiones

Tras la pérdida de esta magnífica nave, el 13 de junio de 1598, Stephano de Oliste escribe al rey desde La Coruña, quejándose de los trabajos que tanto él como su familia han sufrido al servicio de la Corona así como el quebranto económico sufrido

[...] a causa de no feniçerse las quantas de lo que se me deue del galeon San Hieronimo, que se perdio en seruicio de V. M., me hallo tan pobre que para mi sustento no tengo mas que solo el sueldo que V. Mag. Me manda dar de general de vna squadra, y este se me paga tan mal que me obliga a suplicar a V. Mag. se sirua de mandar se haga conmigo lo que con los demas ministros y oficiales mayores desta armada, los quales se hazen pagados cada mes del sueldo que V. Mag. les manda dar<sup>509</sup> (Fonseca 2005, 40).

Este magnífico yacimiento arqueológico ha sido intervenido en las dos vías habituales en España. Por un lado por parte de un equipo sin formación ni conocimientos específicos, de la misma no se han publicado ni memoria ni documentación destacable. Al menos, los materiales que constan como extraídos, fueron depositados en el Museo Naval de Ferrol. Donde se conservan.

La intervención realizada por la Universidad de Zaragoza por su parte ha supuesto la redacción y difusión tanto del desarrollo de la excavación, como del estudio de los materiales recuperados. Esta información no sólo ha sido publicada (M. Martín Bueno 1989); (M. Martín Bueno 1989); (M. Martín Bueno 2002), además se realizó una exposición de los resultados de la intervención que fue inaugurada en los bajos del Palacio Municipal de La Coruña en el año 1989.

Los materiales procedentes de esta intervención arqueológica se depositaron en el Museo Arqueológico del castillo de San Antón de La Coruña. Se procedió así a incumplir uno de los requisitos de la correcta gestión de los yacimientos arqueológicos y uno de los axiomas de la correcta praxis en Arqueología Subacuática que es el de mantener la integridad de las colecciones<sup>510</sup>.



Culata del pedrero recuperado del pecio del galeón San Girolamo donde se puede apreciar el botón típico napolitano en el extremo de su cascabel. Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.

<sup>509</sup> AGS, GA, Legajo 516-156, carta de Esteban de Oliste a Felipe II, escrita na Coruña a 13 de Junho de 1598

<sup>510</sup> No es el caso más llamativo en Galicia. Los despojos de la fragata Santa María Magdalena, hundido el 2 de noviembre de 1810, en Vivero, Lugo, los hemos documentado personalmente distribuidos entre los museos Navales de Ferrol, Madrid y Cartagena, el Museo Arqueológico de La Coruña, en manos particulares, e incluso en la Comandancia de la Guardia Civil de La Coruña. Todo ello después de la actividad desarrollada en este yacimiento arqueológico

Han sido muchos los materiales extraídos de este pecio desde la intervención de la Armada Española descrita, y posiblemente muchos más los extraídos sin control de ningún tipo: el topónimo punta do Diñeiro es muy significativo. Sin embargo somos de la opinión de que el yacimiento puede albergar todavía nuevos objetos que hasta ahora no se han puesto de manifiesto. La información recabada de pescadores locales de que en ocasiones en las inmediaciones del pecio se han apreciado grandes cantidades de madera, nos lleva a suponer que el yacimiento queda de manifiesto al retirarse la arena que lo cubre como consecuencia de la propia dinámica marina. Estos movimientos del sedimento pueden ocasionar que estructuras o nuevos objetos no documentados hasta ahora puedan ponerse en riesgo de conservación durante estos episodios. En este caso, como en tantos otros del descuidado Patrimonio Subacuático de Galicia, exigen poner en marcha los mecanismos necesarios para su correcta conservación y estudio.



577

Báscula con un contrapeso formalmente similar al localizado en punta do Diñeiro. [Google.es](https://www.google.es)



Escandallo de plomo, Museo naval de Ferrol. Fot: MSC.

---

durante años por parte de personal de la Armada Española, además de un documentado expolio.

#### 8.6.6.-El galeón San Giacomo di Galizia (Santiago de Galicia)

Era de construcción italiana, su capitán y armador, Giovanni di Polo asistió en Castellamare de Stabia a su construcción, dirigida por el maestro Colela Bonifacio de Nápoles. La Almiranta de Ivella, como también era conocido era uno de los doce grandes galeones de la Escuadra Ilírica de Pedro de Ivella. Dentro de la Armada de 1597 ostentaba el pabellón de almiranta de la <<escuadra raguçesa>> de Pedro de Ivella. Las unidades que componían esta escuadra eran unos magníficos buques que pronto, tras su primera salida al océano, se ganaron la complacencia del rey Felipe II: <<bien dan ad (sic) entender los galeones con que me serbeis, el cuidado y el valor de quien los gobierna>> (Gelcich 1890).

Las dimensiones de este buque eran 44,5 codos por la quilla; 61 codos en la segunda cubierta, 60 codos de eslora; 20,5 codos de manga; 13,5 codos de puntal; 7,25 codos de llano; 7,25 codos de raser de popa que sigue hasta el medio del galeón; 2 codos de raser de proa y tenía 1090 toneladas <<a poco más o menos>> (Fernández de Navarrete s.f.).

A pesar de que en ocasiones es denominada carraca (Anónimo 1728), en España siempre se le define como galeón.

Estas medidas, aplicando el codo de 2/3 de vara de Burgos, empleado en particular en Andalucía y que equivale a 0,557270m (Dueñas Fontán 2015), nos ofrece unas medidas muy similares a las que hemos podido documentar en el pecio. Así, la eslora supuesta para este buque: 60 codos de eslora, unos 33,432m se corresponden casi exactamente con los 32 - 34 m documentados sobre el pecio. Lo mismo ocurre con la manga estimada de unos 11,42 m según el documento transcrito por Fernández Navarrete.

El 28 de septiembre de 1595, en Lisboa, al barco se le adjudicaron 1349 toneladas y 138 hombres de mar de tripulación<sup>511</sup>.

Las fuentes para las dimensiones de este buque son (Pedroso 1598):

<<Relacion de las medidas que tubieron los doze galeones leuantiscos de la esquadra del general Pedro de Ybella, conforme al arqueamiento que se hizo en la çiudad de Lixboa por el general Antonio de Vrquiola, en presencia del veedor general don Alonso de Velasco y el contador Pedro de Ygueldo>>, conservado en el Archivo General de Simancas, en transcripción de Luis Falcao da Fonseca y la <<Relación de la fábrica de doze galeones de guerra de la Escuadra Yllirica de Pedro de luella>>, en transcripción de Martín Fernández de Navarrete (Fernández de Navarrete s.f.).

| Fuente                                    | Eslora                 | Manga                     | Puntal          |
|---|------------------------|---------------------------|-----------------|
| Navarrete                                 | 60 codos               | 20 codos y medio de manga | 13 y medio      |
| Bernabé de Pedroso y Francisco de Barzena | 59 codos y dos tercios | 20 codos y medio de manga | 13 y una cuarta |

Con respecto a la artillería propiedad de sus armadores y que montaba el *Santiago de Galicia*, sabemos que en septiembre de 1595, en Lisboa, estaba dotado con 16 piezas

<sup>511</sup> AGS, GA, Leg. 431-123. En (Fonseca 2005, 139)

de fundición genovesa<sup>512</sup>, sin embargo, la dotación artillera en la muestra celebrada en junio de 1595 en Cartagena era de 28 piezas<sup>513</sup>. Las 16 piezas propiedad de su armador eran todas de bronce, según la relación realizada en Lisboa el 23 de septiembre de 1595.

|   | Tipo        | Calibre (libras) | Peso                                 |
|---|-------------|------------------|--------------------------------------|
| 1 | Medio cañón | 20               | 42 quintales y 58 rotulos de Génova  |
| 1 | Medio cañón | 20               | 42 quintales y dos rotulos           |
| 1 | Sacre       | 8                | 13 quintales y 90 rotulos de Nápoles |
| 1 | Sacre       | 8                | 13 quintales y 90 rotulos de Nápoles |
| 1 | Medio sacre | 4                | 14 quintales y 22 rotulos de Génova  |
| 1 | Medio sacre | 4                | 14 quintales y 22 rotulos de Génova  |
| 1 | Pedrero     | 8                | <<Sin número de peso>>               |
| 1 | Pedrero     | 8                | <<Sin número de peso>>               |
| 1 | Pedrero     |                  | 7 quintales y 68 rotulos de Génova   |
| 1 | Pedrero     |                  | 7 quintales y 68 rotulos de Génova   |
| 1 | Pedrero     | 14               | 9 quintales y 79 rotulos de Génova   |
| 1 | Pedrero     | 14               | 9 quintales y 90 rotulos             |
| 4 | Esmeriles   | 2                | 40 rotulos de Nápoles                |

Esta artillería resulta realmente exigua para un buque del porte del *Santiago de Galicia*, Almiranta de la escuadra, aunque la circunstancia se explica en el propio título de la <<Relacion del artilleria que se a allado en los doce galeones ynfrascriptos de la escuadra del cargo del general Pedro de Ybella, que es de los dueños de los dichos galeones [...]»<sup>514</sup>>> la frase <<que es de los dueños de los dichos galeones>> nos indica que esa era la artillería propiedad de los armadores, lo que no es óbice para que posteriormente se reforzara su dotación con otras doce piezas a cuenta de la corona al juzgarse necesario.

La buena consideración que tenía este buque entre todos los de la Armada se demuestra en que junto con el también galeón *San Bartolomé*, transportaban 120.000 ducados <<que por ser los mejores y más fuertes se metieron en ellos>>.<sup>515</sup> Al galeón *Santiago de Galicia* le correspondieron 91.000 escudos de esta cantidad.

En la <<Relación de los nauios que ban en el Armada de Su Magestad y las toneladas que tienen y los bastimentos que cada uno lleua>> aparece una vez más el *Santiago de Galicia* con 1.200 toneladas atribuidas<sup>516</sup>.

En la Armada de 1597 figuran dos galeones con el nombre de Santiago, Cesáreo Fernández Duro los denomina Galeón Almiranta de Ivella (de 1.200 toneladas) que sería nuestro *Santiago de Galicia*, pues así figura en la <<Relación de la fabrica de doze galeones de guerra de la escuadra Yllirica de Pedro de Yvella y Stefano Dolisti

<sup>512</sup> AGS, GA, Leg. 440-107. En (Fonseca 2005, 160); MNM. Colección Navarrete, Tomo IX, doc. 27 <<Relación de la fábrica de doce galeones de guerra de la escuadra Yllirica de Pedro de Ivella>>.

<sup>513</sup> AGS, GA, Leg. 428-69. En (Fonseca 2005, 138)

<sup>514</sup> AGS, GA, Leg. 440-107. Relación de la artillería de los doce galeones de la escuadra Ilírica. 1595 Set. 28, Lisboa.

<sup>515</sup> En carta del 7 de noviembre de 1597 del Adelantado Mayor de Castilla al rey (Consejo de Guerra). AGS, GYM, leg. 491-136.

<sup>516</sup> AGS, GYM, leg. 490, Doc. 431.



de Yvella>> transcrito por Fernández de Navarrete. El otro galeón sería el *Santiago de Gurpide*<sup>517</sup> (Fernández Duro 1972).

Tras la fallida expedición de la Armada de 1597, las embarcaciones regresan a las costas españolas propulsadas por los propios vientos que les impidieron alcanzar su objetivo en las costas de Cornualles. Hemos visto en otro lugar cómo resulta mucho más fácil la progresión hacia el sur que hacia el norte en el golfo de Vizcaya debido al régimen de vientos. Es por esto que los buques de esta Armada en su retorno de las islas británicas, alcanzaran rápidamente y en seguridad las costas españolas del norte de la Península.

Una vez que la Armada es arrastrada hacia el sudoeste desde el cabo cornuallés de Lizard, se produce una dispersión de sus componentes que irán arribando a las costas españolas paulatinamente. Uno de esos buques fue el *Santiago de Galicia* que, desconectado del grueso de la Armada, se las debió de ver con cuatro buques enemigos. De este combate da cuenta el Adelantado a través de una carta que le escribe Ambrosio de Castro, que se encontraba a bordo del Santiago de Galicia en la expedición. Este tripulante, a través del Adelantado, nos relata: <<que peleó a un tiempo, con tres flamencos y un ingles, y que trayan mosquetería los flamencos, según estos eran de Armada enemiga>>.<sup>518</sup>

Antes del regreso del galeón, que se produjo el día 7 de noviembre de 1597, desde La Coruña, el adelantado hace patente su preocupación por la ausencia de <<el Santiago



Ánfora de media arroba, tipo medio de Goggin (1575-1700), Forma II de James. Esta pieza fue uno de los primeros argumentos de datación localizados sobre el pecio. El hallarse intacta sobre el fondo nos reafirmó en la idea de que el pecio no se había visto afectado por el dragado. Fot: MSC.

<sup>517</sup> Siendo éste el nombre de su armador.

<sup>518</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 139.

de Galiçia Arragueçes<sup>519</sup> pero como he dicho es nauio muy fuerte y le vieron despues de hauer pasado el rigor de la tormenta, espero en Dios que esta en saluo>><sup>520</sup>. Esta información nos pone sobre la pista de que el galeón Santiago de Galicia, sigue refiriéndose a aquel fabricado en Castellamare de Stabia bajo la supervisión del capitán Giovanni di Polo. Aún el mismo adelantado, Martín de Padilla, nos reitera el origen del Santiago de Galicia, en otra carta fechada en el mismo lugar en idéntica fecha en donde dice que faltan por llegar el Galeón San Bartolomé y el Santiago de Galicia Arraguzes<sup>521</sup>. La falta de noticias acerca de su suerte hacía temer un mal desenlace para estos buques<sup>522</sup>, aunque su recia construcción y tamaño alentaban las esperanzas de que se hubiesen ya refugiado en algún otro puerto del norte de Castilla o Asturias.

Tras el regreso de la Armada, al no poder efectuar el desembarco lo principal de la fuerza, el galeón Santiago de Galicia ganó el puerto de Ribadeo en muy malas condiciones. El bizcocho había sido de mala calidad, razón a la cual atribuyeron el que hubiera caído enferma muchísima gente<sup>523</sup>.

La primera noticia del arribo del galeón Santiago a Ribadeo, nos la ofrece Don Alonso de Velasco, el 6 de noviembre de 1597, en una carta remitida al Rey (Consejo de Guerra) da cuenta en La Coruña que:

<<El galeon Santiago a entrado en Ribadeo mal parado y con muchos enfermos pero bendito sea dios q le a librado q yban en el nobenta y un mill escudos con ser el mas fuerte y mejor de la esquadra>>.<sup>524</sup>

<<El galeón Santiago, a entrado en Ribadeo, mal parado i con muchos enfermos>>, hace referencia a los noventa y un mil escudos en efectivo que dicho buque transportaba<sup>525</sup>, destacando <<con ser el más fuerte y mejor de la escuadra>>. Entre los galeones Santiago y San Bartolomé llevaban un total de 120 mil ducados.<sup>526</sup> Se embarcaron en ellos por ser los navíos más fuertes y seguros.

Bernabé de Pedroso informa, el 6 de noviembre de 1597, que <<El Galeón Santiago de Galizia con otras dos hurcas an llegado a Ribadeo, tan destrozado el Galeón que se puede tener por milagro, biene la gente mal parada y enferma del mucho trabajo que an padescido, y inbiase orden y recado para que se rremedie>><sup>527</sup>.

Por carta fechada el 16 de noviembre, y mediante el testimonio de Ambrosio de Castro, embarcado en dicho galeón, sabemos que el galeón Santiago de Galicia llegó al puerto de Ribadeo junto con dos urcas. Sin embargo el buque y su tripulación venían muy malparados tras enfrentarse al temporal que hizo fracasar a la expedición además de un combate sostenido a un tiempo contra un buque inglés y

<sup>519</sup> De Ragusa, en clara referencia al adjudicatario del asiento que lo puso al servicio real.

<sup>520</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 136.

<sup>521</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 138.

<sup>522</sup> Poco después el San Bartolomé llegará la vista de La Coruña, aunque hubo de regresar a Vivero por haberse sotaventado y no poder ganar este puerto. De este puerto acudió al de Vivero donde permaneció fondeado varios días, desde aquí fue arrastrado por otra tormenta, perdiendo su fondeo y saliendo a mar abierto. Terminará hundido en Mundaca con gran pérdida de gente (Casabán Banaclocha 2016).

<sup>523</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 135.

<sup>524</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 129.

<sup>525</sup> Entre los dos galeones Santiago y San Bartolomé transportaban un total de 120 mil ducados que se embarcaron en ellos por ser los navíos más fuertes.

<sup>526</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 135.

<sup>527</sup> 527 AGS, GYM, leg. 491. Doc. 190.

tres flamencos, que al atacar al español con mosquetería, dedujeron que eran parte de la Armada enemiga.

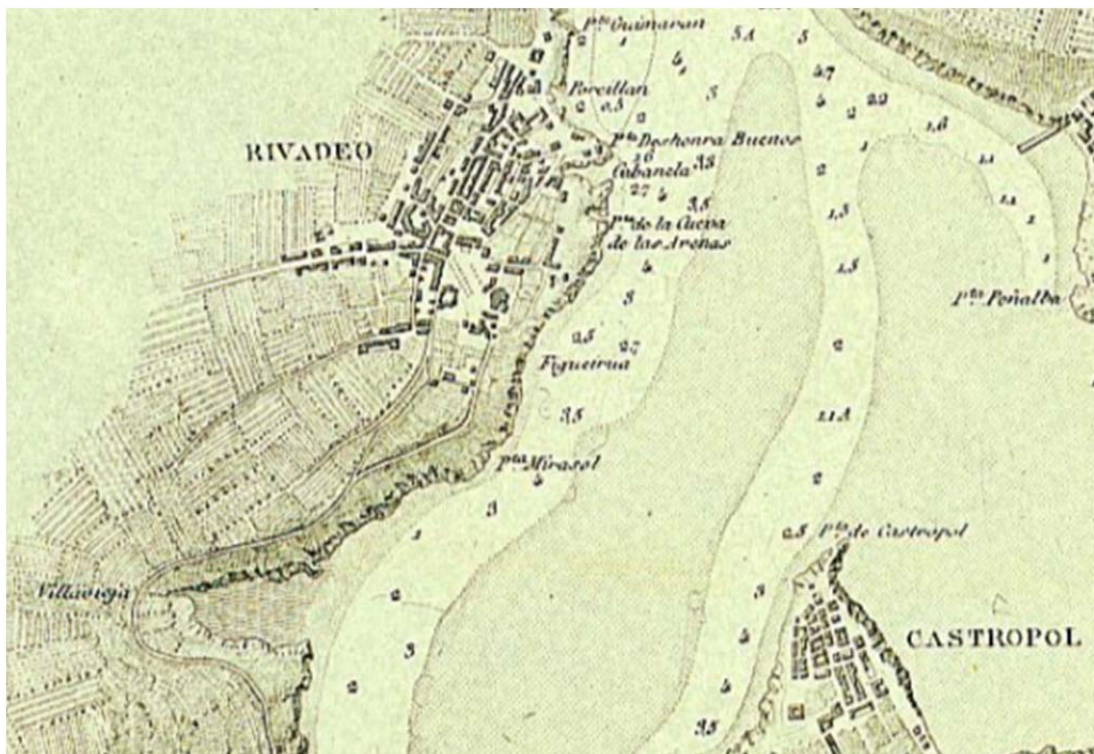
La villa de Ribadeo acudió en socorro de las tripulaciones de los buques arribados a su puerto, por lo que sus habitantes recibieron el agradecimiento del Adelantado Martín de Padilla por medio de una carta fechada el 16 de noviembre de 1597<sup>528</sup>:

El seruicio que essa villa a hecho a Su Magestad en el ayuda que a dado para salbarse el Galeón Santiago, ha sido muy proprio, de los naturales y bezinos de ella, y del Gouierno que tienen, y mucha más del señor Cuyares, a Su Magestad he dado cuenta de ello, para que lo estime como es razon, y yo de mi parte quedo muy deseoso de que se offrezca en que mostrare tan agradezido como lo quedo de esse cuidado.

Tras mostrar su agradecimiento, solicita a la villa alojamiento para la tropa llegada a bordo del galeón, mientras no se les paga la soldada, período que estima en muy pocos días: <<Todavía, por algun día en el interin que se da orden en pagar la gente a que se acude con gran diligencia sera forzoso alojar en essa villa las dos compañías que vinieron en el dicho Galeón y los soldados de los otros nauios que como digo ha de ser por poquisimos días>>.<sup>529</sup>

Sin embargo el citado galeón *Santiago de Galicia* no estaba en absoluto seguro en el puerto de Ribadeo.

El 13 de noviembre de 1597 se juntaron el teniente de alcalde mayor de la villa de Ribadeo, junto a dos regidores de la misma para establecer las medidas necesarias para el correcto abastecimiento de pan a la villa, resentido por la mucha infantería y



Plano de la ría de Ribadeo según Pedro de Riudavets (Riudavets 1882). La zona donde se sitúa el yacimiento estaba en ese momento cubierta aparentemente por los sedimentos. Sondas en metros.

<sup>528</sup> 528 AGS, GYM, leg. 491. Doc. 146.

<sup>529</sup> 529 AGS, GYM, leg. 491. Doc. 146.



caballos además de las tripulaciones de las dos urcas y del galeón <<...y aver dado al través el dho galeón...>>, que por venir <<destroçados>> se quejaban de que no hallaban pan cocido y pasaban necesidad. Entre los libros de actas que se conservan en el Archivo Municipal de Ribadeo (1595-1611) se conserva la siguiente referencia con motivo de la entrada en el puerto del Galeón Santiago:

En las casas de consistorio de la villa de Rivadeo treçe días del mes de nobiembre del año de mil y quinientos y noventa y siete. Se juntaron Alonso Lopez de Aguiar, teniente de alld. Mayor en la villa de Rivadeo y su jurisdición, y Marcos Fes. De Granda y Diego Garçia de Castrillon, regidores de la dha villa, y acordaron que por quanto al puerto de esta v<sup>a</sup> lleo el galeón Sant<sup>o</sup> y dos urcas de la rreal armada q traxeron mucha ynfanteria y cavallos, y por benir destroçados y aver dado al través el dho galeón saltara la gente a tierra, y se quejavan que no allavan pan cozido y que padeçian necesidad. Y para que la plaça se provea y aya pan en la rrepublica que se saquen algunas anegas de pan en grano y se den y entreguen a panaderas señaladas que lo hagan moler y lo cueçan y traygan a la plaça para que este probeyda, y se benda y aya provision en ella y así se determinaron hacer rrepartimiento para esto, y que se de mandamiento para que el alguacil mayor o qualquier de los alguaçiles saque y entregue el dho trigo de las panaderas.<sup>530</sup>

La expresión <<de haber dado al través>> la interpretamos como haber naufragado el buque en el puerto. En la segunda acepción de la palabra través en la magnífica Enciclopedia General del Mar, cuyo director fue D. José maría Martínez-Hidalgo y Terán, se define la frase marinera Ir de través - irse al través como ir o irse al garete. Dar al través. Varar, encallar, naufragar (Martínez - Hidalgo y Teran 1957, T6,584 ). En el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, se define esta frase marinera como <<tropezar la nave por los costados en una roca, o costa de tierra, en que se deshace o vara>> (Real Academia de la Lengua Española 1996, 2019).

El naufragio del galeón Santiago de Galicia, se produjo por tanto en Ribadeo en una fecha comprendida entre el día de su arribo, el 6 de noviembre y el trece de noviembre de 1597, lo que forzó que <<saltara la gente a tierra>>. El salvamento de la gente no se menciona para las dos urcas que ganaron Ribadeo junto al Santiago de Galicia, por lo que hemos de entender que no <<dieron de través>> en este momento, en esta ría.

La gente del galeón se salvó, lo mismo que la caballería y, por supuesto, los 91.000 ducados que transportaba.

La pérdida de este buque fue debida, según su propio armador, Giovanni di Polo <<... por mal gouierno de los mandadores...>>:

El capitan Jacobe Joan de Polo, raguçes, dueño del galeon nombrado Santiago de Galiçia que a seruido de almiranta de la escuadra raguçesa, dize que a mas de quarenta años que sirue a V. Mag.d en sus reales armadas y en otras ocasiones con su persona y naues, en las quales a tenido muy grandes perdidas de hazienda, y vltimamente en la del dicho galeon que por mal gouierno de los mandadores se perdio en la villa de Ribadeo [...]>> (Casabán Banaclocha 2015).

En otro documento Giovanni di Polo nos reafirma en la pérdida de su nave en Ribadeo: <<Lo que declara el capitan Jacome Juan de Polo nativo de la ciudad de aragusa dueño del galeon Santiago de Galicia que se perdio el año de 97 en las costas de Rivadeo>> (Casabán Banaclocha 2015).

<sup>530</sup> Este y algunos otros documentos fueron recopilados por el estudiante del proyecto ForSEAdiscovery, Koldo Trapaga, en el marco del mismo.



Este armador ragusano calculó las pérdidas por el naufragio de su nave en 40.000 ducados<sup>531</sup>.

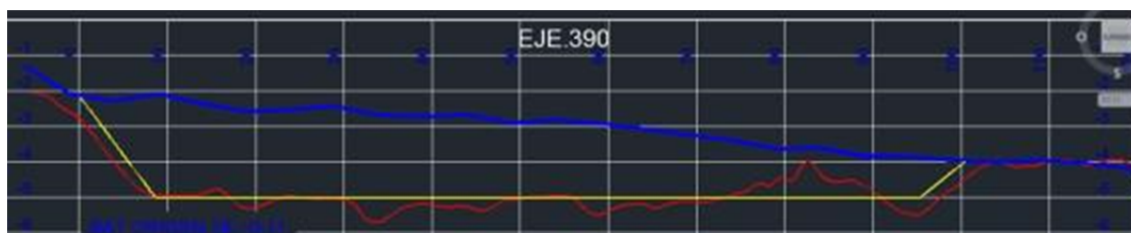
Inmediatamente tras el naufragio, comenzaron las tareas de salvamento de todo lo aprovechable del buque naufragado. La escasa profundidad en aquel punto permitió el salvamento de artillería, jarcia y <<otros residuos>>. Con todo ello, Giovanni di Polo propuso al rey el 7 de febrero de 1598 le permitiese fabricar otro galeón>> <<conforme a la traza y medidas de los de Vizcaya, porque sea mas a propósito para servir a V. Mag.d de armada>><sup>532</sup>. Para ello solicitaba además una Real Cedula que le permitiera obtener la madera necesaria <<para que pueda tomar todos los generos de madera que para la fabrica hubiere menester en el Reyno de Galiçia y Principado de Asturias>> (Torres Falcao da Fonseca 2005, 154-155)

#### 8.6.6.1.-El yacimiento

Hasta la construcción de las instalaciones portuarias del muelle de Mirasol, el yacimiento, tras la pérdida de su obra viva y estructuras superiores a causa de la acción mecánica de las fuertes corrientes y la acción de los organismos xilófagos, permaneció enterrado bajo la arena. Han sido los sucesivos dragados realizados en la ría en los últimos cuarenta años, junto a las obras portuarias en la orilla gallega que desplazaron el cauce principal de la ría hacia el este, lo que ha puesto al descubierto este yacimiento arqueológico subacuático.

#### 8.6.6.2.-Descubrimiento

El Ente Público Portos de Galicia, de la Consellería do Medio Rural e do Mar de la Xunta de Galicia, gestiona directamente 122 puertos de los 128 establecidos en Galicia<sup>533</sup>, entre ellos el de Ribadeo. Con motivo de facilitar el tránsito de buques hacia el muelle comercial de Mirasol, ejecutó en 2011 un dragado en su canal de navegación. Esta zona ya había sido objeto de actuaciones similares en las últimas décadas<sup>534</sup> y con total seguridad lo seguirá siendo en un futuro más o menos próximo, como única medida posible para controlar la sedimentación natural que sufre la ría. La Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia, estableció una cautela arqueológica en la ejecución del proyecto que incluyó la realización de una prospección arqueológica intensiva subacuática, además de un control del dragado bajo supervisión de un arqueólogo.



Perfiles del dragado en el punto donde se localiza el pecio de Ribadeo. La línea azul marca la topografía inicial del fondo dragado. La línea amarilla, la línea teórica a alcanzar al finalizar el mismo. La línea roja del fondo alcanzado al finalizar el mismo. El pico situado a la derecha, marca la situación del pecio, que no afloraba sobre el fondo inicial. Cada línea horizontal representa un metro de profundidad. Topcad, ing.

<sup>531</sup> AGS, GA, Leg. 530-59.

<sup>532</sup> AGS, GA, Leg. 530-59.

<sup>533</sup> Siendo los otros seis responsabilidad directa del gobierno español Ferrol-San Ciprián, La Coruña, Villagarcía de Arosa, Marín y Vigo.

<sup>534</sup> Lamentablemente todas estas actuaciones se realizaron sin control arqueológico alguno, lo que tuvo lamentables consecuencias para parte del Patrimonio Cultural Subacuático que se conservaba en el fondo de esta ría.

La primera fase de los trabajos conllevó la realización de una prospección visual mediante buceadores dotados con equipos de buceo autónomo, apoyados en la orientación mediante GPS adaptado a su uso subacuático. En esos momentos la capa superficial de arena no presentaba anomalías que permitieran apreciar los estratos subyacentes. Tampoco ofrecieron dato alguno aprovechable las sonografías realizadas previamente a la ejecución del dragado. Estos registros, realizados con sonda multihaz, revelaron la presencia de un fondo de arena general sin ningún elemento de interés patrimonial que resaltara sobre la superficie del fondo. Esta actuación se realizó tras la prospección arqueológica subacuática, antes del comienzo de las obras de dragado.

En el proyecto arqueológico de control del dragado, se recomendaba la presencia constante de un técnico cualificado, a bordo de la draga<sup>535</sup>. El 14 de noviembre de 2011 dieron comienzo los trabajos aunque las condiciones, a pesar de las recomendaciones señaladas, quedaron establecidas en la presencia de un técnico para el control de los trabajos durante jornadas de ocho a diez horas<sup>536</sup>. Este tipo de dragas<sup>537</sup> trabajan durante las 24 horas del día, por lo que esta solución no era satisfactoria desde nuestro punto de vista. En las dragas de succión el control de los materiales extraídos, es quizás el más aleatorio de todos, dado el gran volumen de arena con agua que se trasvasa. El control se realiza en aquellos elementos susceptibles de acumular materiales extraídos del fondo, así se controlará la



Draga danesa Trud R, encargada del dragado en el puerto de Ribadeo en el año 2011. Fot: MSC.

<sup>535</sup> La draga escogida para ejecutar los trabajos fue la embarcación danesa Trud R de 75m de eslora y 1.453TRB, construida en 1994.

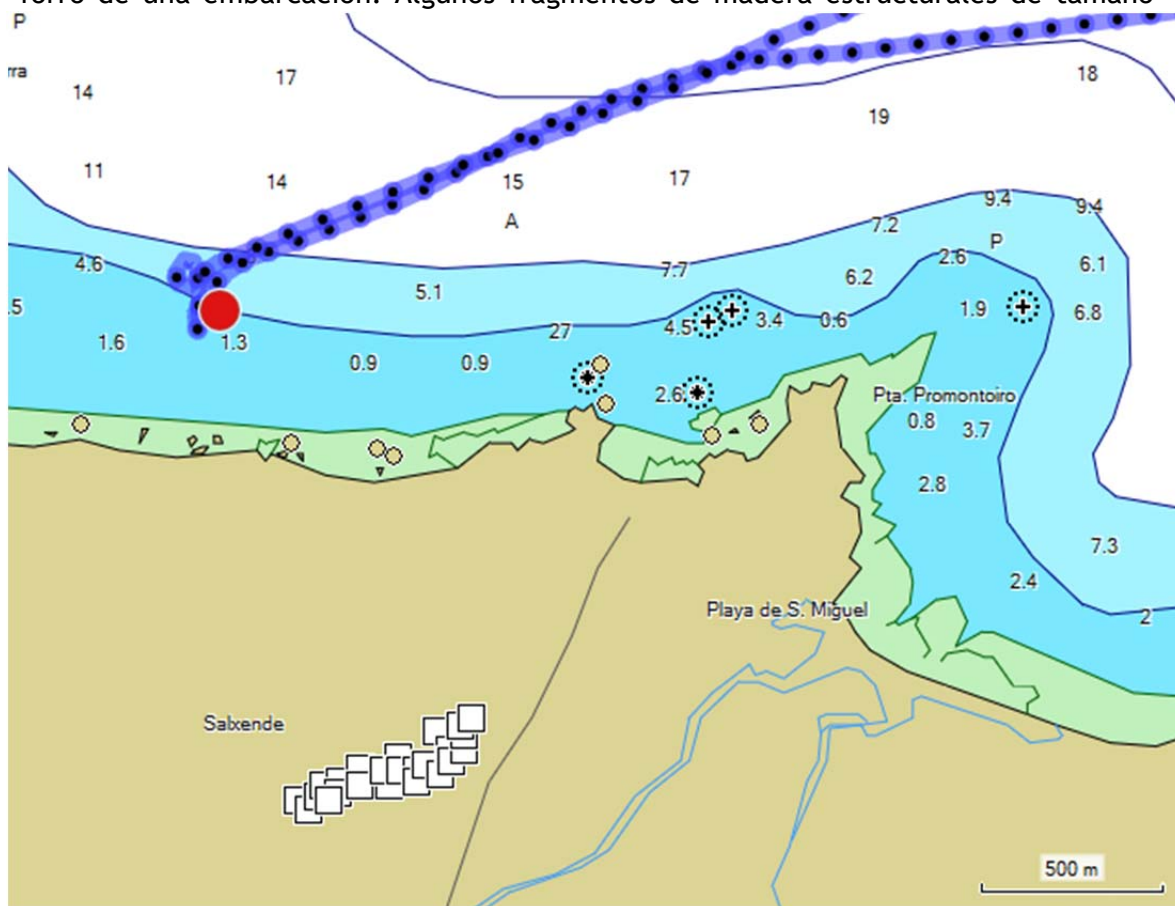
<sup>536</sup> En función de las descargas de la draga, efectuadas en la playa de San Cosme, Barreiros.

<sup>537</sup> El sistema escogido fue el de succión mediante una draga dinámica. Este sistema emplea generalmente una embarcación en movimiento que mediante bombas, y a través de brazos articulados, aspira el edimento del fondo marino.

<<pipa>> de la manga de succión donde tenderán a quedar depositados materiales de gran tamaño y en las rejillas que a modo de cribo poseen algunas de estas dragas para evitar el paso de materiales de gran tamaño a las bombas. Este examen se efectúa cada vez que la pipa es extraída del agua, momento en que los tripulantes proceden a su limpieza. Una vez llena la cántara, se puede realizar un muestreo de materiales en base a aquellos que han quedado en la superficie. Otro control se realizará en el momento del vertido, tanto si se realiza también mediante bombeo, como si se realiza abriendo el fondo de la embarcación, en ambos casos el vaciado no es inmediato y permite percibir materiales que podrán ser recuperados o nos darán pistas sobre estar actuando sobre fondos fértiles patrimonialmente hablando.

La campaña arqueológica de control arqueológico del dragado, se caracterizó por una excesiva atención mediática y por una fuerte contestación por parte de personas y grupos no formados y escasamente informados en el desarrollo de este tipo de trabajos y en la metodología necesaria para llevarlos a cabo. Pese a las críticas, la ejecución de una correcta metodología de control de los trabajos facilitó la rápida detección, identificación, situación y protección del pecio, la cual se habría producido, no lo dudamos, en caso de no haberse ejecutado el control arqueológico del dragado, o que la metodología de este no fuese la adecuada<sup>538</sup>.

Durante el desarrollo del control arqueológico de las tareas de dragado, se detectó en dos ocasiones la presencia de 3 pequeños fragmentos de láminas de plomo del forro de una embarcación. Algunos fragmentos de madera estructurales de tamaño



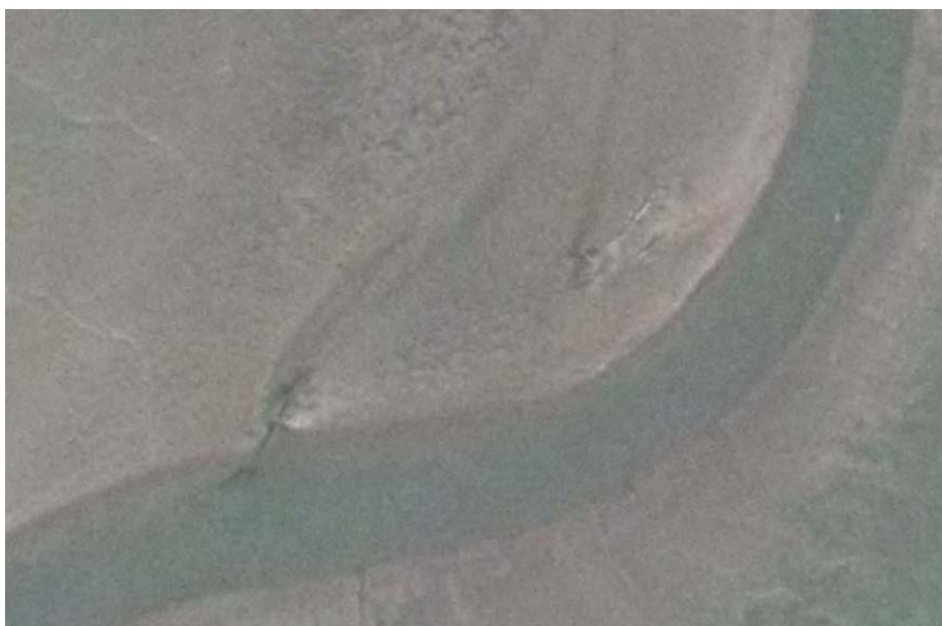
Punto de vertido de los materiales procedentes del dragado del muelle de Mirasol en la Playa de San Cosme, Barreiros.

<sup>538</sup> Unido a la fortuna de que estuviera presente, justo en el momento en el que el brazo de succión quedó obturado permitiendo detectar los primeros restos del buque

medio<sup>539</sup> y varios fragmentos cerámicos. Estos materiales fueron recuperados de la rejilla, que a modo de filtro, presenta el brazo de succión en la pipa de admisión<sup>540</sup>, y en la propia cántara de la draga. La presencia de forros, tanto de plomo como de cobre, es relativamente frecuente en ámbitos portuarios (más en el segundo caso). Estos elementos se podían soltar con relativa facilidad de los buques y caer al fondo donde permanecen sedimentados. Su presencia en un área previamente prospectada arqueológicamente sin resultado positivo podía explicarse por resultar arrastrados por la corriente desde otro lugar. Esto es especialmente factible si se tiene en cuenta que anteriormente se habían efectuado dragados en la zona sin control arqueológico alguno.

La presencia de algunos fragmentos de madera claramente estructurales de una embarcación en un ámbito portuario no resulta tampoco inusual. Estos elementos pueden tener su origen en un depósito primario diferente al lugar de depósito definitivo. La fuerte corriente experimentada en el lugar, justifica que diferentes materiales puedan verse arrastrados por la corriente. La acción biológica puede resultar asimismo determinante en estos casos pues de fijarse a ellos algas éstas pueden actuar de <<velas>> que contribuyen al desplazamiento de los objetos. Las numerosas embarcaciones abandonadas aguas arriba en la ría de Ribadeo son una fuente de piezas estructurales de madera que pueden resultar arrastradas por la corriente.

Por parte de la dirección del control arqueológico se decidió continuar el dragado dado lo escaso de estos restos localizados y su poca consistencia en el cómputo general del volumen del dragado. Además, la revisión de las sonografías realizadas periódicamente en la zona no mostraba anomalías evidentes que nos pusieran sobre alerta acerca de estar afectando a un posible registro arqueológico. La ausencia casi



Dos posibles pecios en el intermareal, aguas arriba de Ribadeo. 43° 29.783'N 7° 03.242'W.

<sup>539</sup> Ninguno superior al metro de longitud

<sup>540</sup> Su objeto es impedir la absorción de elementos de tamaño tal que pudieran dañar a la bomba de succión.



total de objetos cerámicos<sup>541</sup> detectados durante los trabajos, el material más común - con mucho - en los fondos portuarios con un registro arqueológico, nos llevó a la convicción de que no se había alterado un hipotético registro arqueológico en el área de intervención. A pesar de todo ello, se tomó la decisión de que en la primera interrupción del dragado, se realizaría un reconocimiento visual de la zona por medio de buceadores.

El martes 22 de noviembre de 2011, la draga sufrió una avería, por lo que se planificó realizar un reconocimiento el día 24 de noviembre de 2011. Una pareja de buceadores realizaron una inmersión que sólo obtuvo resultado positivo respecto al patrimonio cultural fuera del ámbito de actuación de la draga<sup>542</sup>. Estos hallazgos fueron dejados in situ, aunque posicionados mediante GPS de uso subacuático.

En la superficie del área objeto de dragado se localizaron varios fragmentos de madera estructurales, algunos con marcas de haber sido afectados por un dragado, aunque ninguno de ellos en relación ni con estructuras ni con otros objetos de origen antrópico. La ausencia de objetos o estructuras, incluso en los bordes del área de dragado, allí donde el corte en la arena superficial permitía comprobar la presencia de un posible estrato arqueológicamente fértil, nos llevó a confirmar que no existían



Concreción conteniendo grandes bolaños en el pecio del galeón San Giacomo di Galizia hundido en la ría de Ibañeta en 1597. Estos elementos es posible que se transportaran como impedimenta del ejército transportado. Fot: MSC. Fot: MSC.

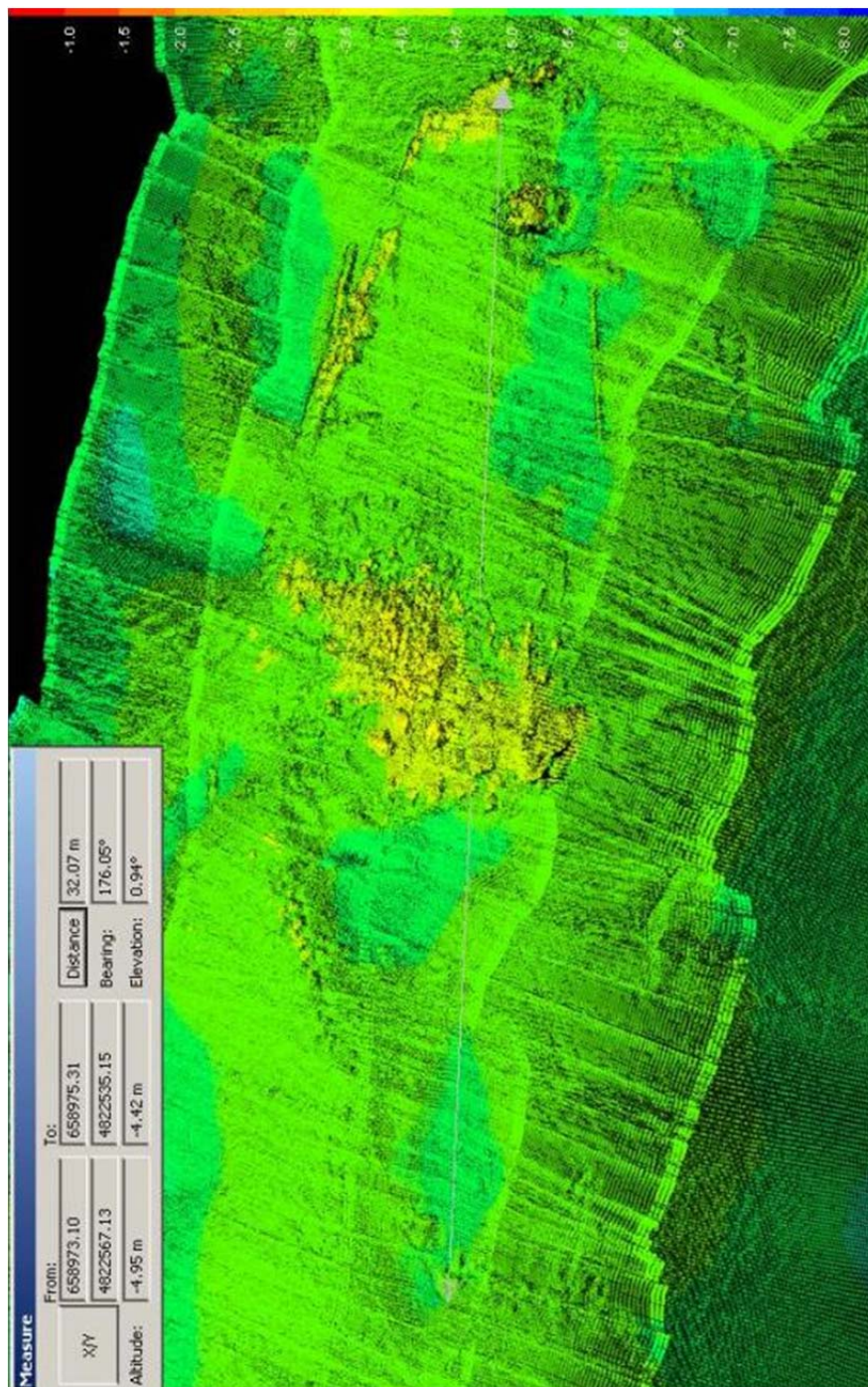
<sup>541</sup> En una sola ocasión se recuperó en la draga algunos escasos fragmentos cerámicos de muy pequeño tamaño, muy rodados y sin interés, que nos reafirmaron en la idea de estar ante objetos en deposición secundaria.

<sup>542</sup> En puntos con corrientes tan acusadas como es el caso, se debe de proceder a la inmersión decenas de metros antes del área de supervisión designada, para avanzar, arrastrados por la corriente, sobre la zona objeto del dragado.

trazas hasta el momento de haber afectado a un posible registro arqueológico.

Tras el reconocimiento, no se apreció elemento o circunstancia alguna que impidiera continuar los trabajos tal y como se venían desarrollando hasta ese momento.

El día 28 de noviembre, los trabajos se detuvieron en un punto concreto del canal de acceso al producirse una obstrucción en el filtro de admisión (pipa) de la draga. Al mismo tiempo, el capitán informa que hemos dado con algo que define como de gran dureza. La primera medida fue proceder a extraer el brazo de succión para determinar la causa de la avería.



Dispersión del pecio, con su longitud total. Topcad Ingeniería.



Durante el control en dragas de este tipo de dragados, uno de los puntos a revisar es precisamente el cabezal situado al extremo del brazo, conocido coloquialmente como pipa, donde pueden quedar retenidos elementos que nos informen acerca de la presencia de elementos de interés patrimonial. En el examen realizado tras la obstrucción, se pudo apreciar la presencia de una traca de madera de mediano tamaño, así como varios fragmentos de lámina de plomo y basuras contemporáneas. Muy significativo fue descubrir entre los elementos que obstruían el conducto, varios fragmentos de roca caliza en una zona que geológicamente se caracteriza por el dominio de esquistos y granitos.

Inmediatamente identificamos el conjunto como piedras, posiblemente parte del lastre de un buque de madera, forrado de plomo en su obra viva. Este tipo de forro sólo podría referirse a un buque anterior al siglo XVIII, que había cargado además su lastre en algún lugar alejado de la esquina noroeste de la península ibérica. Las primeras evidencias recogidas, indicaban la presencia del pecio de un buque de interés patrimonial con cronología comprendida entre época romana y moderna, anterior sin duda al siglo XVIII. En este momento obtenemos constancia de un punto concreto de localización de objetos de importancia patrimonial, por lo que se comunica al capitán de la draga la necesidad de interrumpir inmediatamente la actividad en la zona. A continuación tomamos una lectura GPS de la posición del pecio. La decisión de interrumpir los trabajos en este punto se refirma ante los responsables técnicos de la draga y ante la jefatura de obra.

Al día siguiente, martes 29 de noviembre de 2011, a primera hora de la mañana, se procedió a supervisar el punto del hallazgo, donde confirmamos la presencia del pecio de una embarcación de elevado interés patrimonial.

El pecio se localiza en un extremo del área de dragado, en las proximidades del talud del mismo. La cota de dragado en ese punto se encontraba en torno a los -4.60 m de profundidad, siendo la cota máxima de dragado -5m. Nos hallábamos por tanto muy cerca del final de dragado, siendo los últimos centímetros del mismo donde se localiza el pecio.

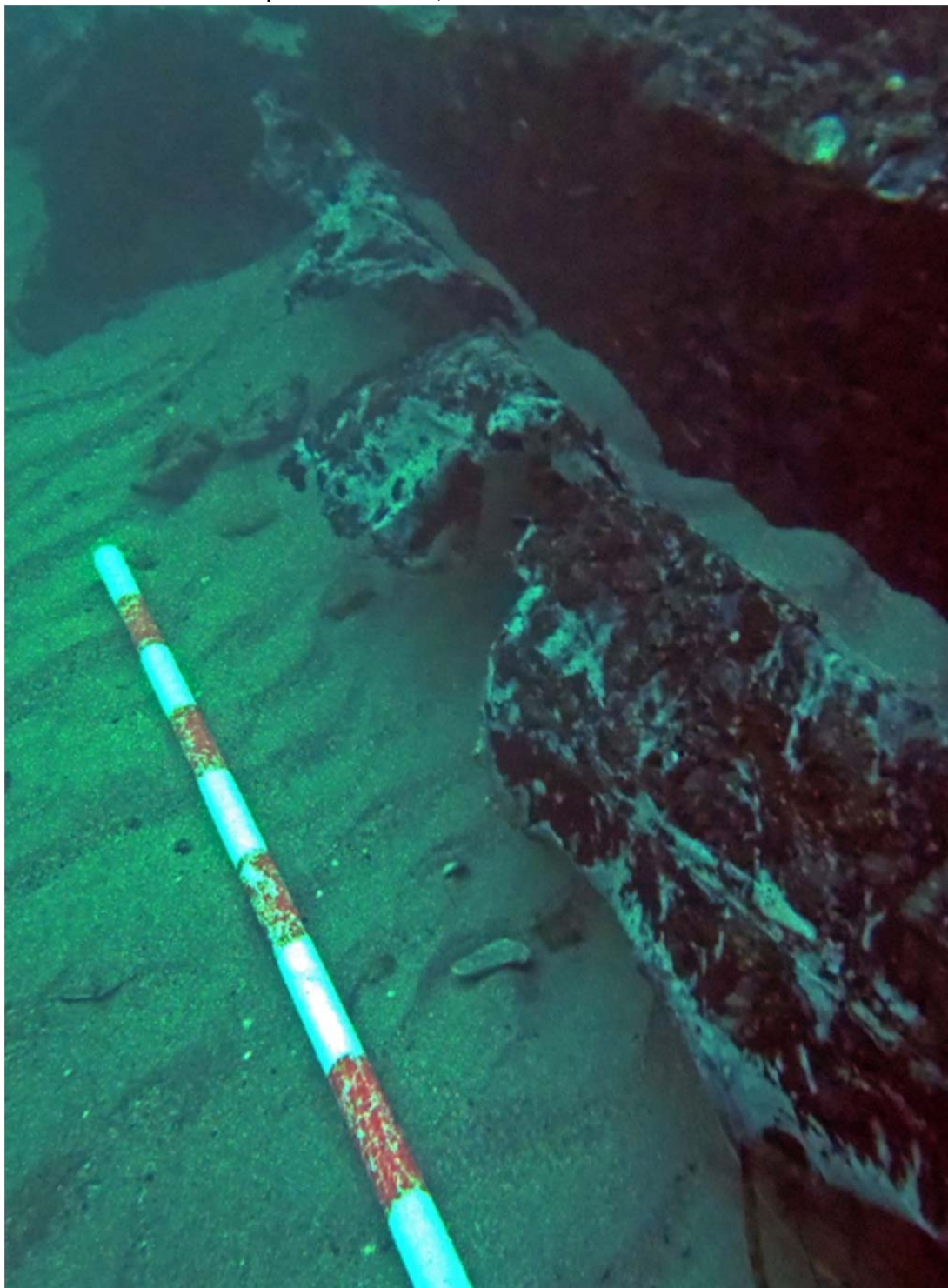


Pila de lastre del pecio de Ribadeo, el día del hallazgo, se aprecia la presencia de calizas. Fot: MSC:

Durante la inmersión se descubrieron los restos del buque, totalmente reconocible en toda su eslora, salvo un tramo en su costado de babor que permanecía enterrado. Se apreciaba la existencia de una masiva cantidad de madera estructural en conexión,

perteneciente a una embarcación de gran porte<sup>543</sup>. En concreto eran visibles cuadernas, tracas de forro y la existencia de un casco aparentemente dotado de doble forro, cuyo contorno podía seguirse casi en su totalidad. El forro, tanto el exterior, se caracteriza por su gran espesor que ronda los 15 cm en cada caso.

Destacaba en la medianía del pecio, un masivo túmulo formado por el lastre de la embarcación en base a piedras calizas, idénticas a las localizadas en el brazo de la



Se aprecia el foro de plomo que se ha desprendido del casco. Su presencia nos indica que estamos en la obra viva del buque, a pesar de lo cual el casco se encuentra en posición casi vertical. Fot: MSC.

<sup>543</sup> En concreto entre unos 32 m o 34 m de eslora conservados.



draga. Numerosos proyectiles de artillería de piedra -bolaños- de al menos dos calibres diferentes eran visibles entre el lastre, junto a varias concreciones metálicas asociadas. Varios fragmentos cerámicos fueron localizados entre el lastre del pecio y en las inmediaciones de este depósito. Todas ellas compatibles con cerámicas de origen ibérico y con una cronología en torno al siglo XVI. Destacaba la presencia de dos botijas, una de ellas entera y la otra completa a falta de su boca, varios fragmentos más de piezas similares, además de cerámica de barniz verde de producción andaluza. De otra pieza casi intacta, en concreto una botella de cerámica, no se pudo establecer un origen.

Todos estos elementos son compatibles con producciones de origen ibérico, principalmente de origen andaluz, y con una cronología en torno al siglo XVI. En cuanto a su funcionalidad, la mayoría son recipientes de almacenamiento o transporte (botijas) y de mesa (escudilla, plato, botella).

Se pudo comprobar que el yacimiento no se había visto alterado de manera grave durante el dragado, salvo algunos golpes, rozaduras y desplazamientos de escasa entidad, el pecio permanecía intacto en su estructura y objetos que conservaba en su interior. La presencia intacta de organismos xilófagos fósiles en los extremos superiores de las maderas conservadas, nos llevó inmediatamente a la conclusión de que estos elementos no habían sido afectados por el cabezal del brazo de succión. La colisión de un brazo que pesa varias toneladas, dotado de uñas de acero, hubiera resultado devastador sobre la integridad de un pecio de madera de más de 400 años.

El buque era totalmente reconocible en toda su eslora, sin desplazamientos apreciables de piezas estructurales, objetos enteros de cerámica se conservaban en



El jalón se encuentra dispuesto entre dos cortes en un estrato fangoso muy orgánico. Sobre él una traca horizontal de la cubierta. Fot: MSC..

la superficie del pecio, intactos. Circunstancias incompatibles con supuestos graves daños ocasionados durante el dragado.

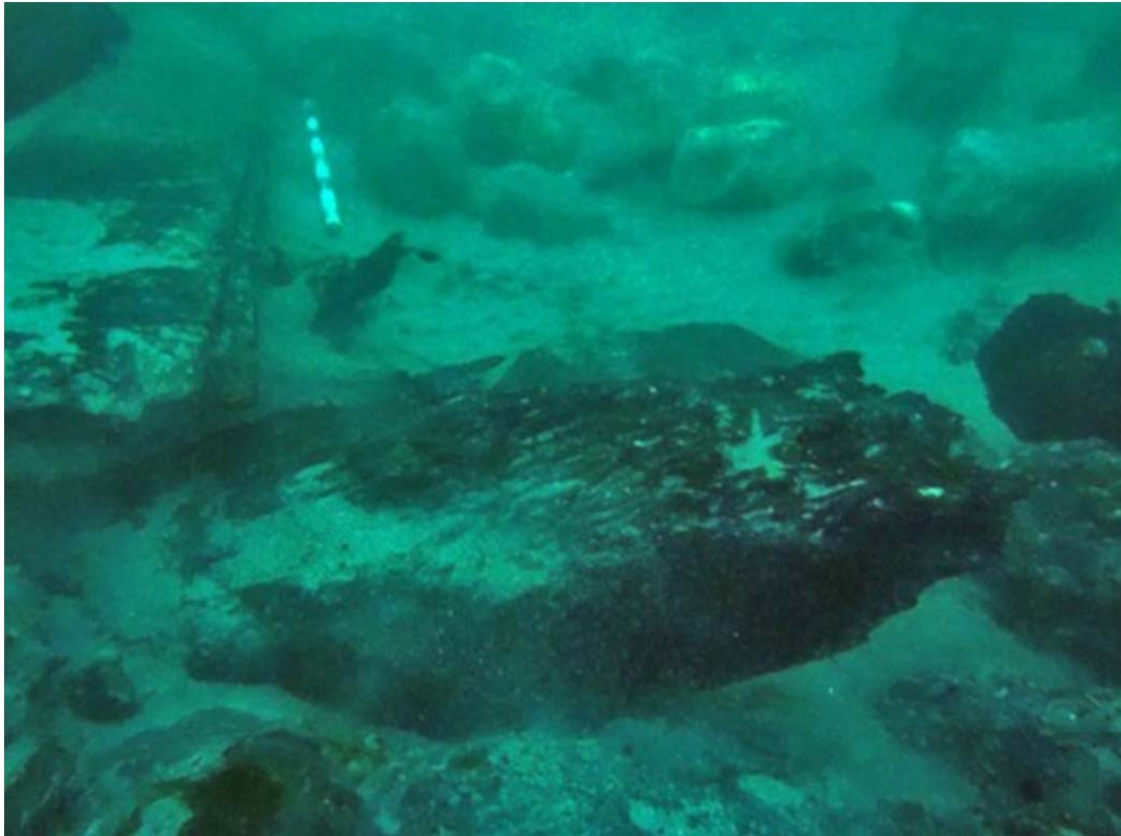
En algunos puntos del casco, todavía conservaba parte del forro de plomo adosado al mismo. Sin embargo se podía observar que este forro se había desprendido del casco, debido a que los clavos de hierro que lo sujetaban habían desaparecido.

En esta primera inmersión se pudo apreciar que los organismos marinos adheridos al pecio, estaban en todos los casos muertos, subsistiendo únicamente los componentes calcáreos de los mismos. No se pudo documentar ningún ser vivo sobre el pecio, ni aún simples algas. La consecuencia es que aunque hasta ese momento el pecio estuvo enterrado- de ahí la ausencia de organismos vivos- sí estuvo expuesto en algún momento con anterioridad - lo que explica la presencia de los organismos ya muertos. La única cuestión a dilucidar es el momento en que el pecio permaneció descubierto. Obviando el momento del naufragio y las décadas posteriores hasta su completa desaparición en el sustrato, la presencia de elementos contemporáneos dispersa por el pecio, nos indica que el mismo estuvo fuera del sustrato no mucho tiempo atrás, muy probablemente al compás de anteriores dragados desarrollados en la zona.

Tras la primera - y somera - inspección se pudo determinar que el dragado se limitó a la retirada de la arena que cubría al pecio, con muy escasa afectación sobre el mismo. Sin embargo esta pérdida de arena provocaría una grave afectación del yacimiento al privarlo de la capa de arena que lo protegía.

#### *8.6.6.3.-Construcción*

Los análisis de especies de madera realizados sobre el pecio, han establecido que la estructura del barco está construida enteramente en madera de roble (Domínguez Delmás y García González 2015), está revestida de brea para su conservación.



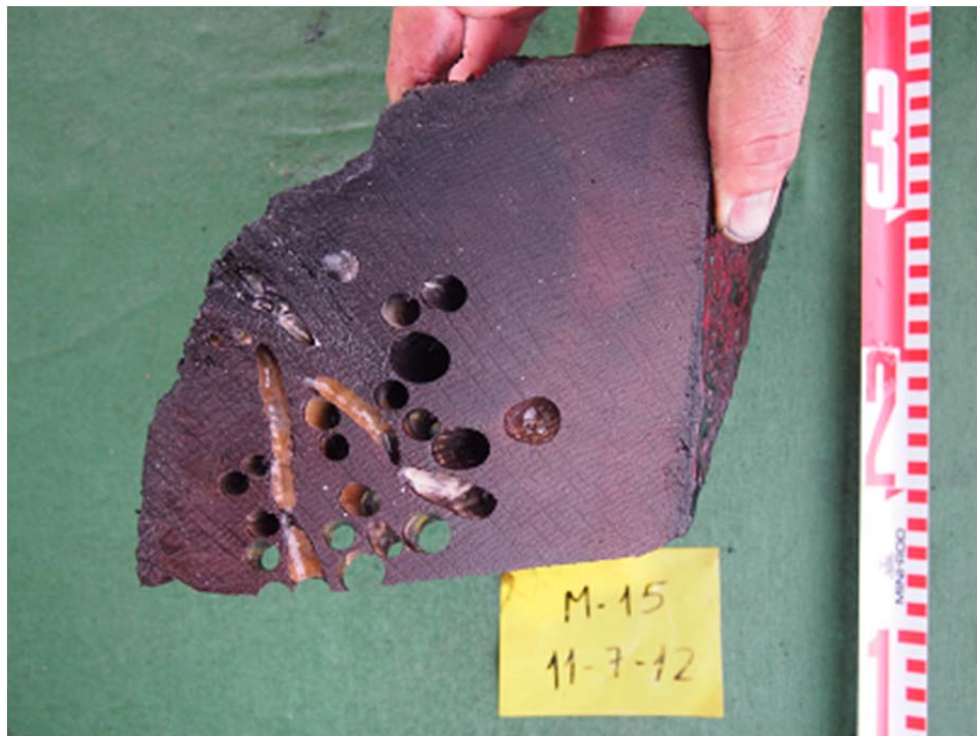
Bao, con una traca de un mamparo sobre él, a la izquierda. Fot: MSC.

### 8.5.6.3.1.-Baos

A partir de su descubrimiento, en el año 2012 se pudo estudiar la importancia de este yacimiento. En las primeras inmersiones se descubrió que el tercio proel había perdido gran parte de la arena que lo cubría, dejando al descubierto parte de la estructura del pecio. Entre otros elementos aquí conservados, como la roda, el forro la cubierta, se pudieron documentar los baos que soportaban la cubierta. Una serie de baos asociados a una cubierta en la amura de babor fueron expuestos al desplazarse hacia el exterior parte del casco, que arrastró solidariamente, un fragmento de la cubierta a él adosado.

Posteriormente, en la campaña realizada por el proyecto ForSEAdiscovery en el año 2015, se documentó una línea de baos, sobre el costado de estribor. Estos baos, no los ponemos en relación con la cubierta detectada en la amura de babor, menores y con una separación mucho más reducida. Estos baos localizados en el costado de estribor se encuentran más profundos, probablemente en la bodega. Podría tratarse de baos vacíos<sup>544</sup>, con una función estructural que reforzaría la resistencia del casco y situados más abajo de la primera cubierta a la que pertenecerían los baos de la amura de babor citados. En algún caso parece que uno de estos baos está vinculado a uno de los mamparos transversales localizados.

En la parte conservada de la cubierta, en la amura de babor, la distancia entre baos oscila entre 28 y 33 cm, lo que significa una cubierta muy reforzada, ideal para sostener una batería artillera, tal y como sugiere la presencia de numerosos bolaños.



Muestra de madera, donde se aprecian los anillos de crecimiento de la misma y las galerías horadadas por el *Teredo navalis*. Fot: MSC.

<sup>544</sup> De aire, o en el aire, como también se denominan (Díaz, Bao 1957).



#### 8.5.6.3.2.-Durmientes

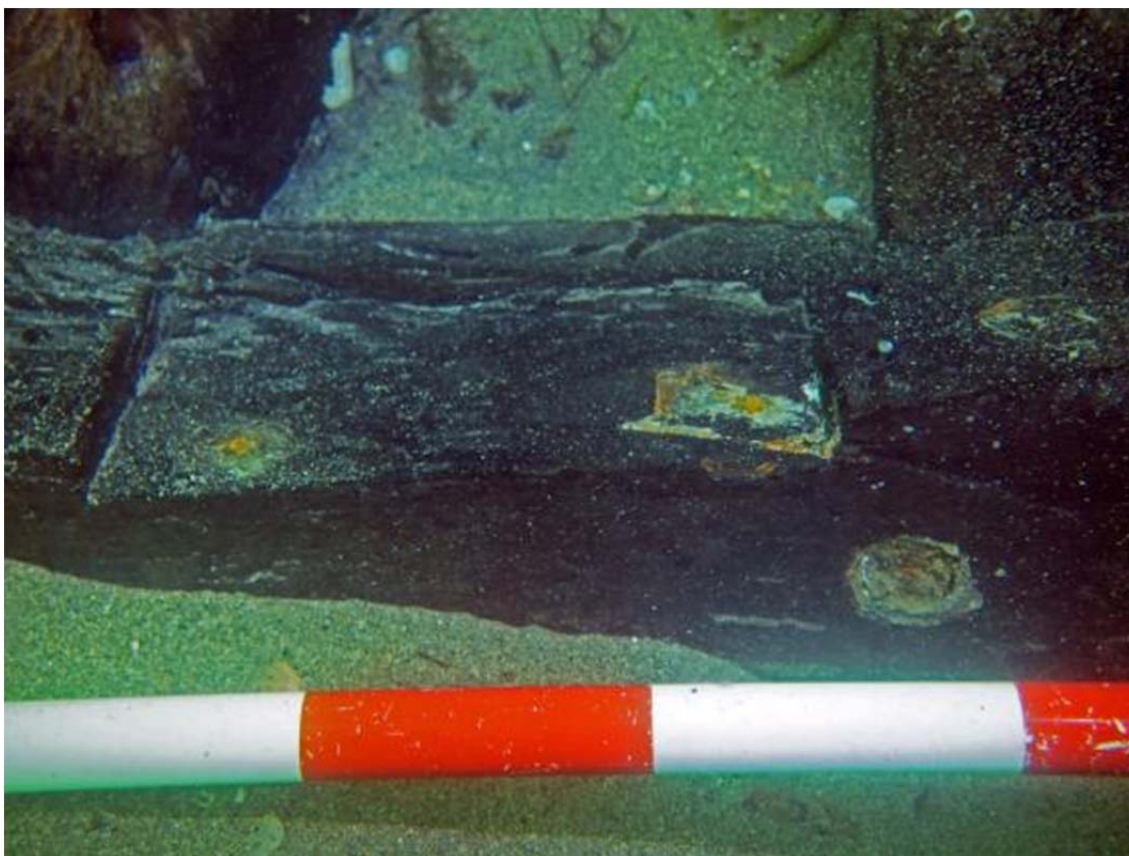
Este elemento está destinado a sostener los baos que a su vez sirven de soporte a la cubierta. Se han documentado en varios puntos, principalmente en el costado de estribor, en toda la amura, desde prácticamente el través hasta la proa. Se caracteriza por presentar una serie de rebajes para encajar los baos transversales que soportan la cubierta, así como otra en el lateral, para adosar esta última a las cuadernas. Este rebaje sobre el bao, se encuentra precisamente a la altura de una de las claras entre dos cuadernas, donde probablemente entraría el extremo del bao.

Los durmientes se adherían a costados y tracas mediante clavazón de hierro.

#### 8.5.6.3.3.-Roda

Este elemento se identificó sobre el pecio en el año 2012 cuando, por la pérdida de arena sufrida desde el descubrimiento a finales de noviembre del año anterior, la roda con parte del forro de plomo de la obra viva quedó expuesta. La posición de esta pieza, extremo de la estructura del casco y que marca la línea de simetría frontal, permite inferir que el barco se encuentra actualmente adrizado sobre el fondo aunque con una ligera inclinación hacia el costado de estribor en un eje Aproximado norte - sur.

La parte expuesta de la roda está formada de una sola pieza, con parte del forro de plomo que protegía a la obra viva todavía adherido, dato éste que nos indica que nos encontramos a la altura de la obra viva del buque. Tallado sobre la roda, se documentó el aletriz, escarpe realizado en la roda, donde encajan las tracas del costado.



En el durmiente se aprecia un rebaje para recibir una pieza transversal, con toda seguridad un bao de la cubierta. Fot: MSC.



A continuación de la roda hacia popa y solidaria a aquella, se ha documentado la contraroda. No hemos podido documentar la unión de la primera con respecto al branque que forma el tajamar en su parte inferior ya en conexión con la quilla.

#### 8.5.6.3.4.-Cubierta

La conservación de fragmentos de cubierta es un hecho excepcional en buques de este momento. En sucesivas campañas hemos documentado fragmentos de cubierta a proa, junto a la roda, en la amura de babor y se han descubierto los durmientes de los baos<sup>545</sup> en otro punto, junto al costado de estribor, cerca de la amura de este costado.

A continuación de la roda, en el interior del casco, se conserva el extremo de una cubierta asentada directamente sobre una buzarda que ejerce aquí, además, la función de durmiente. Este extremo proel de cubierta está constituido por una única pieza entallada para encajar en la contraroda. La cubierta, que suponemos bajo la línea de flotación, está cubierta con brea y presenta sus juntas calafateadas. Este acabado de cubierta, característico en buques españoles del siglo XVI, permitía garantizar la flotabilidad del buque, aún con una vía de agua entre esta cubierta impermeabilizada y la línea de flotación<sup>546</sup>. La impermeabilización de esta primera cubierta, o principal, por ser la más resistente del buque (Díaz y Martínez -Hidalgo y Terán 1957), permitía garantizar la flotabilidad del buque, aunque se abriese una vía

596



Sobre una vagra o durmiente, se puede apreciar el rebaje realizado en el plano vertical para encastrar en la cuaderna. Fot: MSC.

<sup>545</sup> Cuyos rebajes tallados sobre esta pieza son apreciables, marcando la posición de los baos desaparecidos en este punto.

<sup>546</sup> Esta cualidad era muy útil en combate pues minimizaba los daños sufridos a consecuencia de la artillería enemiga al preservar gran parte de la flotabilidad del buque.

de agua bajo la línea de flotación sobre esta cubierta. Este acabado de cubierta, característica en buques españoles del siglo XVI, está registrado documentalmente en la construcción de galeazas y galeones (O'Donnell y Duque de Estrada 2003), aunque este es el primer caso que sepamos en que se documenta empíricamente.

Si estamos en lo cierto y los restos de cubierta documentados a proa y en la amura de babor, pertenecen a la cubierta principal del buque<sup>547</sup>, nos encontraremos ante una cubierta corrida, únicamente interrumpida por los vanos necesarios para alcanzar la bodega. Aparentemente carece de trancanil que solucione su encuentro con cuadernas y claras. Se ha documentado, en el costado de estribor, a proa del través, este encuentro a base a tracas longitudinales, cerrando el espacio de las claras mediante una pieza de madera que se disponía entre las cuadernas.

Durante la campaña arqueológica del año 2015 inmediatamente bajo la cubierta, se ha documentado un estrato de cieno altamente orgánico y con numerosos materiales arqueológicos. Esta unidad estratigráfica no fue intervenida, limitándose nuestro trabajo a su documentación.

La amura de babor del pecio fue objeto de limpieza en el año 2012, con objeto de aclarar el motivo de una aparente doble línea de cuadernas, aflorando del fondo con diferente inclinación y separadas en paralelo unas de otras 2,3 metros. Las piezas de madera interiores resultaron ser baos de una cubierta<sup>548</sup>. Debido al desplazamiento hacia el exterior de parte del costado de esa amura, la cubierta adosada fue arrastrada junto con sus baos, los cuales quedaron dispuestos casi verticalmente, sobresaliendo sus extremos del fondo. La segunda línea de maderas hacia el exterior resultan por tanto las verdaderas cuadernas del buque, partidas en algún punto por debajo de la cubierta bajo la arena, y sobresaliendo en diagonal del fondo por encima de ésta. La disposición de estos elementos es en V, correspondiendo el vértice enterrado en la arena con el trancanil, en el punto de unión de la cubierta con el costado.



Fondo o tapa de barril suelta en la arena superficial. Fot: MSC.

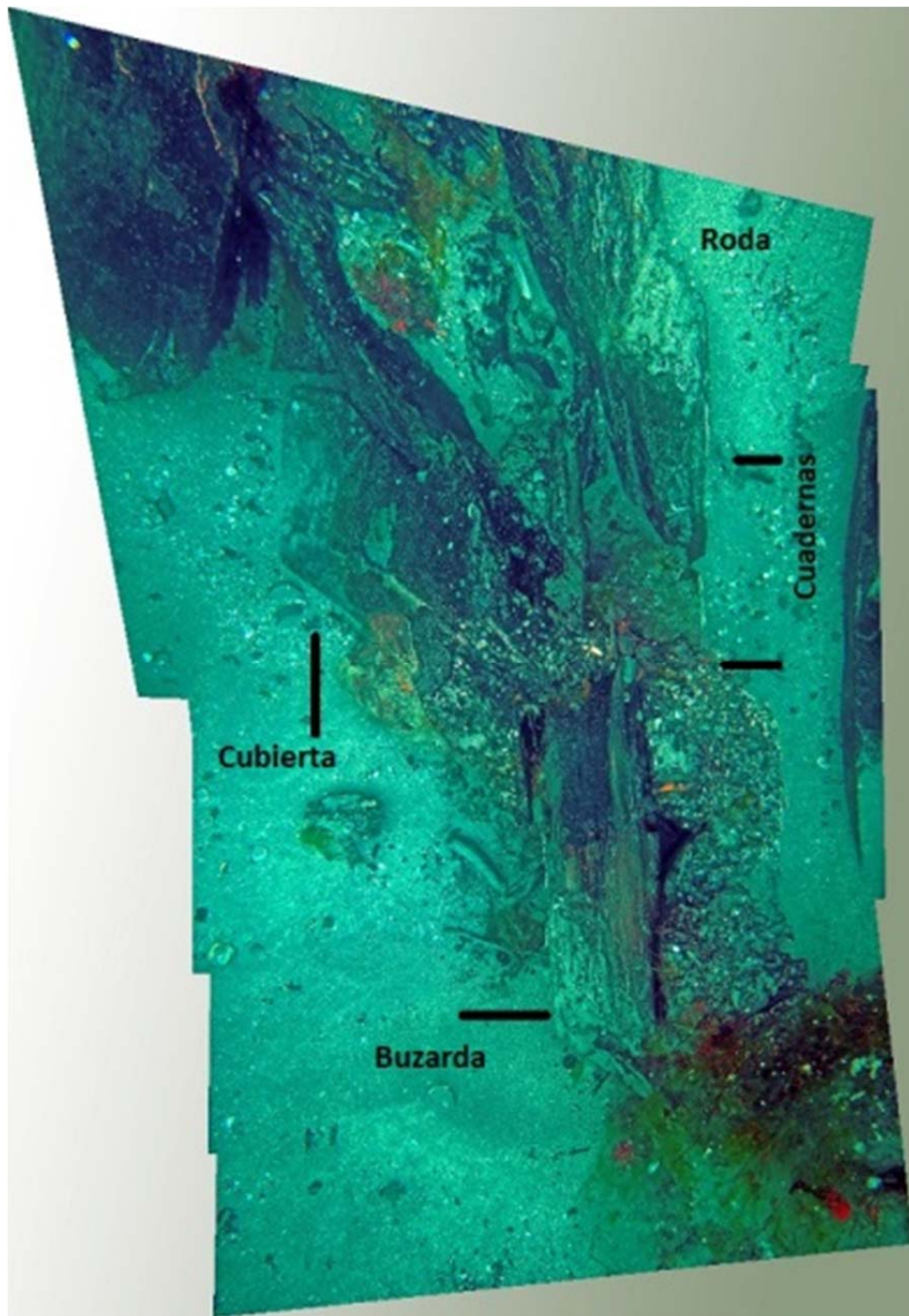
<sup>547</sup> Cubierta principal entendida como <<la más resistente del buque>> (Díaz y Martínez-Hidalgo y Terán 1957)

<sup>548</sup> Cubierta que identificamos con la principal de la que ya hablamos más arriba.

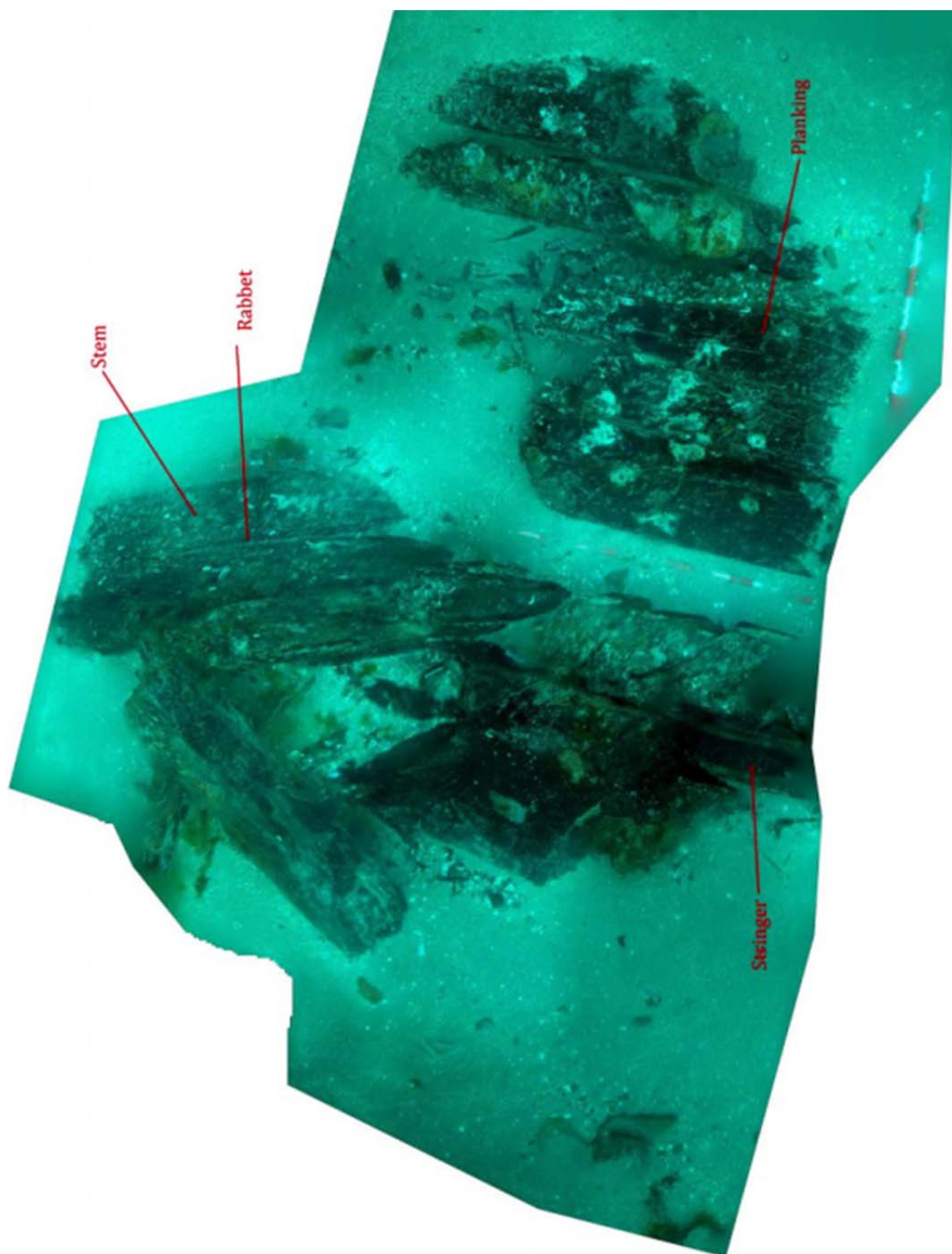


#### 8.5.6.3.5. -Buzarda

Esta pieza curva, destinada a reforzar la proa manifiesta su presencia en el pecio en la amura de estribor, donde sirve de apoyo a la cubierta, cuyo extremo se aprecia en este punto. Se trata por tanto de una buzarda de cubierta, la cual, aparte de aportar al conjunto de la proa, sirve de sostén a la cubierta a la par que mantiene las amuras unidas entre sí (Whitlock 1982, 39)



Fotomosaico de la zona de proa donde se aprecia la buzarda sobre la que se apoya directamente la cubierta. Fot: MSC.



Fotomosaico de la zona proel del buque. Se aprecia la roda (Stem), el casco (planking) desplazado desde las cuadernas, aunque sin perder su forma, y la buzarda (stringer). Fot: José Luis Casabán.



#### 8.5.6.3.6.-Cuadernas

Al igual que el resto de la estructura del buque están fabricadas en roble. Hasta ahora, debido a la ausencia de excavación propiamente dicha en el pecio, prácticamente sólo ha sido posible estudiar los extremos supervivientes de las cuadernas. Es por ello que no podemos distinguir entre cuadernas propiamente dichas, varengas y genoles.

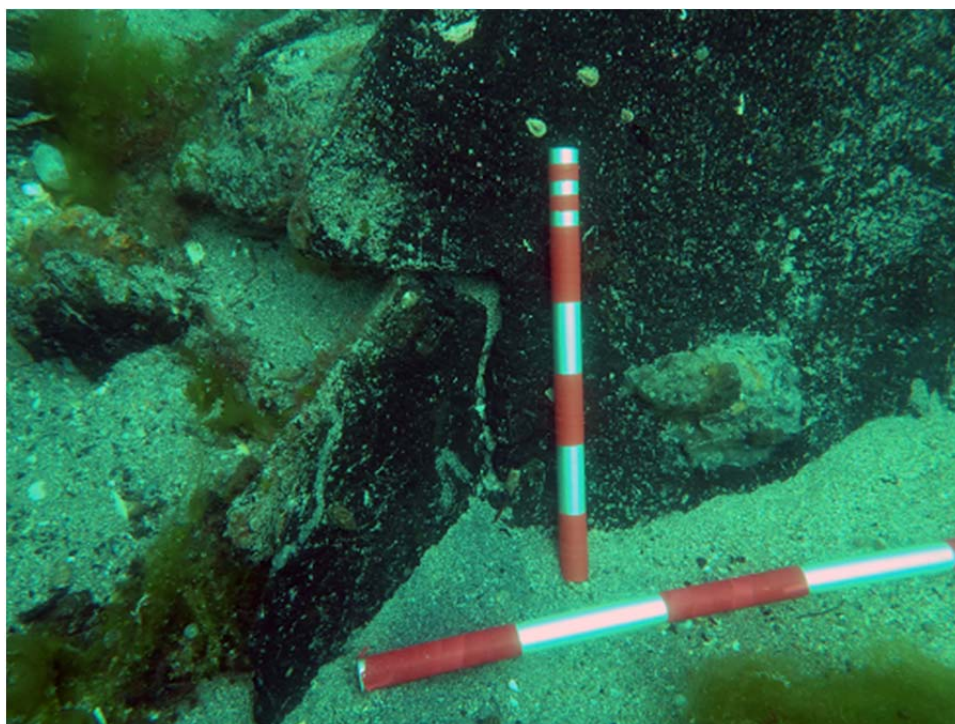
Al disminuir el espesor de los escantillones o sección de las piezas que conforman las cuadernas a medida que ascendemos en su estructura<sup>549</sup>, podemos colegir que la presencia de cuadernas y genoles a paño nos sitúa en el tercio inferior del buque, en su obra viva.

En el fino de proa, no existen claras entre las cuadernas, como resulta muy habitual en la construcción naval en madera (Martínez-Hidalgo y Terán 1957), estas cuadernas se denominan de reviro o reviradas y presentan inclinación con respecto a la quilla, tal y como se pone de manifiesto en el estudio realizado sobre este pecio. En cambio, creemos que este buque carecía de los llamados apóstoles, piezas paralelas a la roda, aunque sin nacer en la quilla.

En algunos puntos hemos podido documentar un macizado de las claras de las cuadernas. En estos casos, hemos podido detectar la cabeza de lo que pudieran ser genoles adosados a las varengas que conforman las cuadernas.

#### 8.5.6.3.7.-Forro

En la mitad popel del yacimiento se documentó un punto en el costado de babor, al sur de la pila de lastre, con objeto de obtener una visión transversal del casco. Esta



Extremo proel de la cubierta localizada en el pecio. Se aprecia la entalladura en la pieza para su encaje en la contraroda y el acabado de brea. Fot: MSC.

<sup>549</sup> Esto es debido a que han de soportar menos peso en las partes altas que en las bajas del buque.

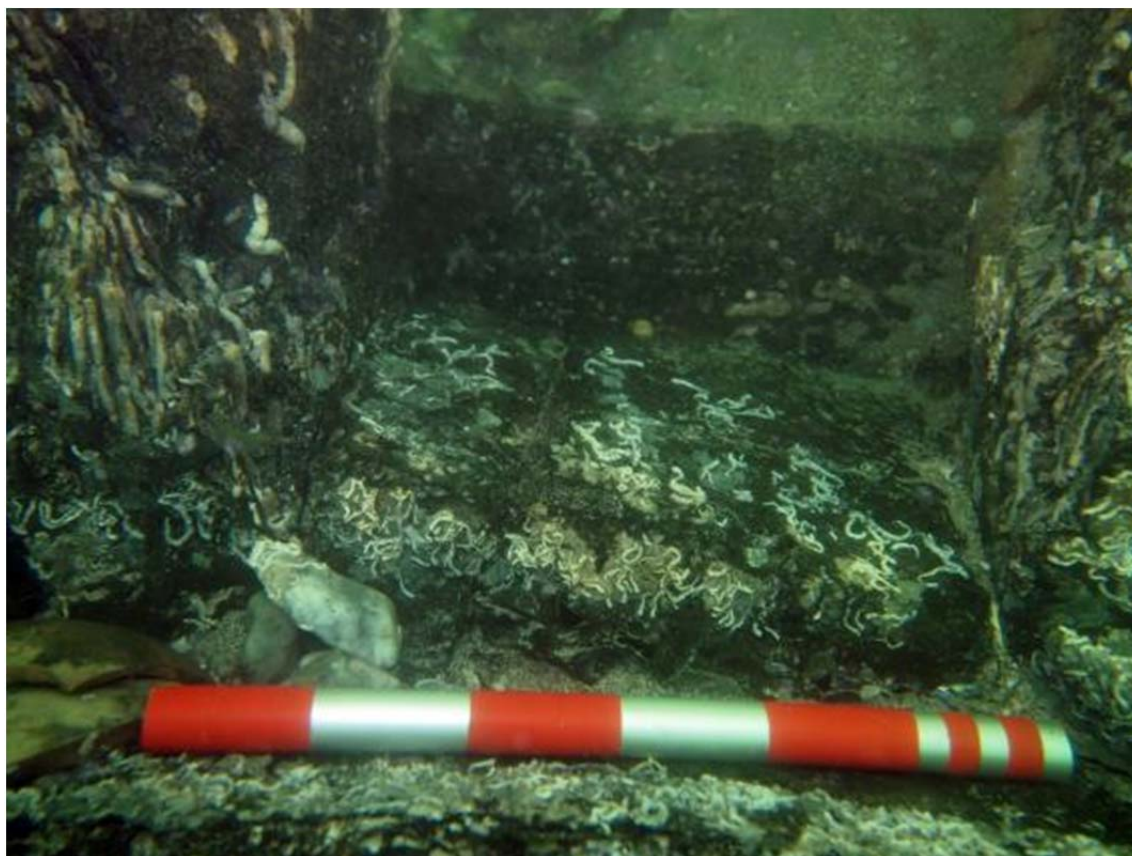
visión se obtuvo mediante la limpieza de la arena superficial estéril, sin afectar en absoluto al estrato arqueológicamente fértil que no se alcanzó en este punto.

La estructura visible del casco interior en su parte superior está formada por una traca longitudinal proa popa, perpendicular por tanto a las cuadernas que en un principio interpretamos con forro interior. Sin embargo durante la campaña realizada en el año 2015, en el costado de estribor, a proa de la pila de lastre central, documentamos un durmiente, que, visto en vertical, y sin excavar el sedimento, podría semejar ser la parte superior de una traca de dicho forro. Por lo tanto no podemos afirmar si lo que en un primer momento identificamos como forro interior no se trata más que de una vagra o del durmiente de los baos de una cubierta.

La estructura del casco documentada, está formada transversalmente de un supuesto forro interior (durmiente o vagra), cuadernas, genoles y forro exterior. Su espesor total ronda los 50 cm, correspondiendo 30 cm a las tracas de los forros. No cabe duda acerca de la solidez del forro conformado con tracas de tal espesor y su contribución a la robustez del buque. Las tracas del costado, lo mismo que el resto de la estructura del pecio están fabricadas con madera de roble de elevado grosor, su espesor oscila en torno a los 12 a 15 cm. Las tracas han sido cortadas con sierra de forma tangencial, se trata de piezas de gran calidad y buena factura.

El casco está construido a tope, es decir una traca dispuesta justo encima de la inferior, empernadas a la estructura realizada previamente (cuadernas primero). La unión de las tracas del costado con la roda del buque se solucionó mediante un aletriz realizado en el punto de unión de la roda con la contraroda. Este elemento ha podido ser documentado durante la intervención llevada a cabo en el año 2012.

Las tracas están empernadas a las cuadernas mediante clavos de hierro alternando



Sobre el jalón, colocado sobre una vagra, macizado de una clara entre dos cuadernas, al fondo forro exterior bajo la arena. Fot: MSC.



pernos de madera, en lo que se ha venido denominando construcción <<ibérica>>, que si se confirma la identificación de este pecio con el galeón *San Giacomo de Galicia*, veremos que a esta tradición constructiva ibérica le hemos de incorporar el sur de la península Itálica. (Whitlock 1982).

No hemos podido, hasta el momento, detectar restos de calafateado entre las tracas del costado. Esto puede ser debido a que haya desaparecido en los puntos de contacto documentados o que a la costura entre ambas sea tan apretada que no se necesitara recurrir al calafateado del buque. La buena factura de las tracas documentadas y la limpieza de sus cantos, así como el espesor de las mismas, pudiera apuntar hacia esta circunstancia.



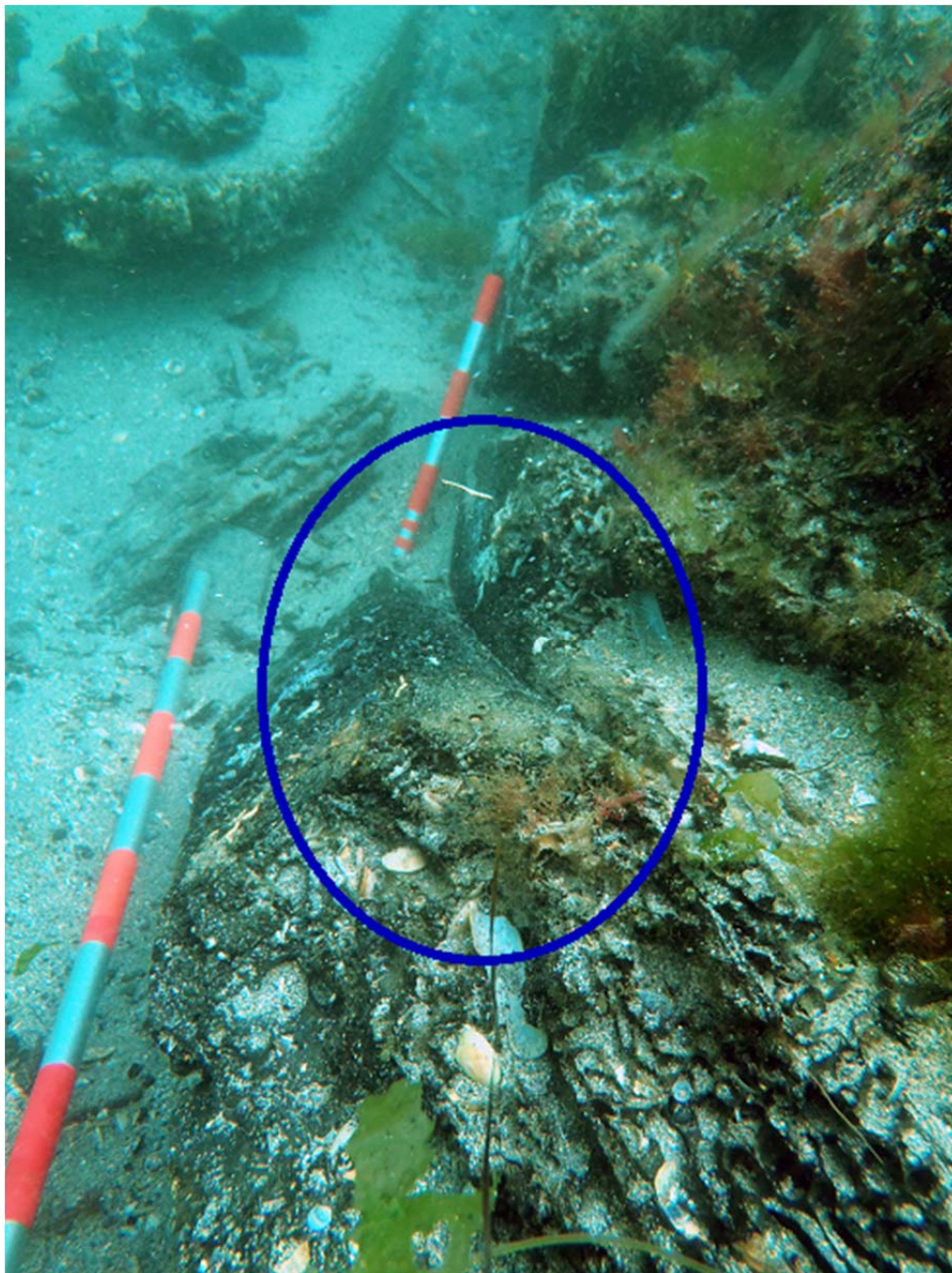
Esquema del ensamblaje de las tracas del costado del pecio de Ribadeo.

Las tracas se ensamblan entre sí mediante escarpes oblicuos que terminan en ángulo recto con respecto al borde de la traca. El único punto donde hemos podido documentar este ensamblado parece haber coincidido con una cuaderna, por lo que no estamos seguros de que sea extrapolable al resto de las ligazones entre las tracas del costado.



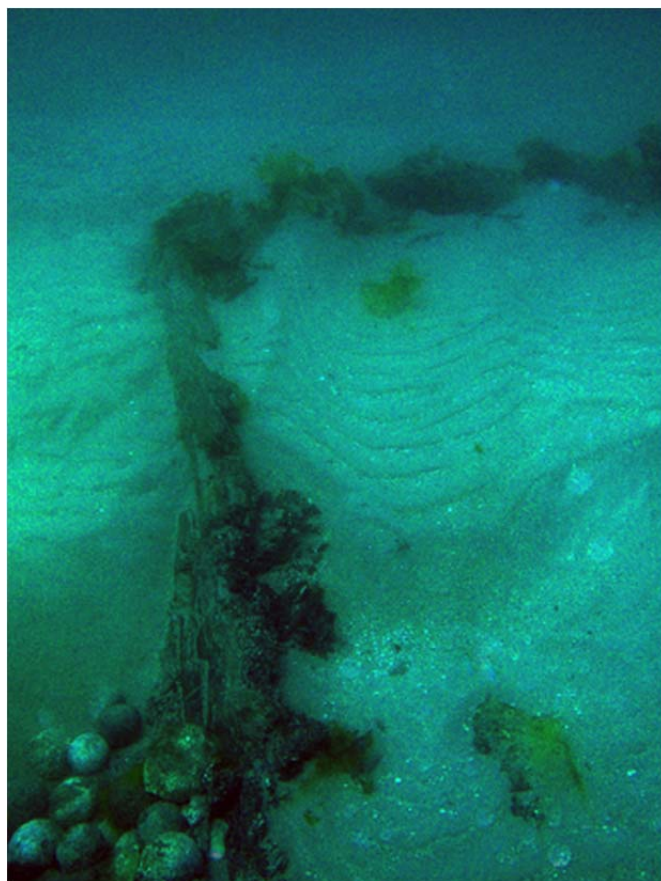
Forro del costado de estribor. A la izquierda se aprecian los restos de cuaderna a los que están adosados. A la derecha asoma una traca del costado desprendida. El espesor de la madera y la buena factura muestran una esmerada construcción. Fot: MSC.

Durante la campaña de protección del pecio realizada en el año 2012, se documentaron una serie de tracas desprendidas de la amura de estribor. Se hallaron depositadas junto al costado, todavía manteniendo la conexión entre ellas. Sus extremos, hacia popa se documentaron en el año 2015. Estas tracas se habían desprendido del casco, cayendo en conexión a su lado, consecuencia de haberse corroído los clavos de acero que las fijaban a las cuadernas. Las huellas de los clavos son claramente perceptibles gracias a las concreciones que han pervivido hasta nuestros días. Se aprecian asimismo las cabillas de aforrar que alternan con la clavazón metálica. Este depósito se tuvo que producir con esta parte del pecio desenterrada, lo que debió ocurrir, bien poco tiempo después del naufragio, o bien, una vez más, durante alguno de los dragados previos al de su descubrimiento.

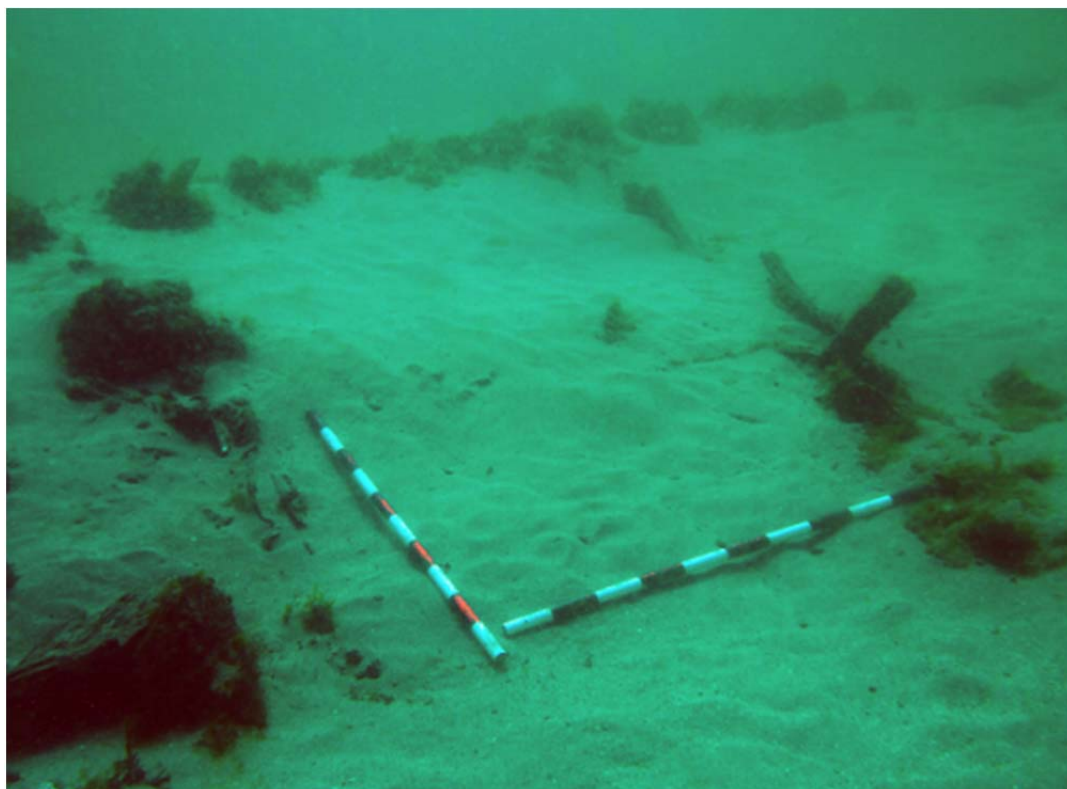


Dentro del círculo se aprecia el aletriz, donde encajarían las tracas del costado. A continuación se aprecian los reviros de proa, inclinados con respecto a la quilla.  
Fot: MSC.





En primer término con un fuerte ángulo a la izda. La cubierta en la amura de babor. Las protuberancias a la drcha. baos que sujetaban la cubierta, al fondo la proa. Fot: MSC

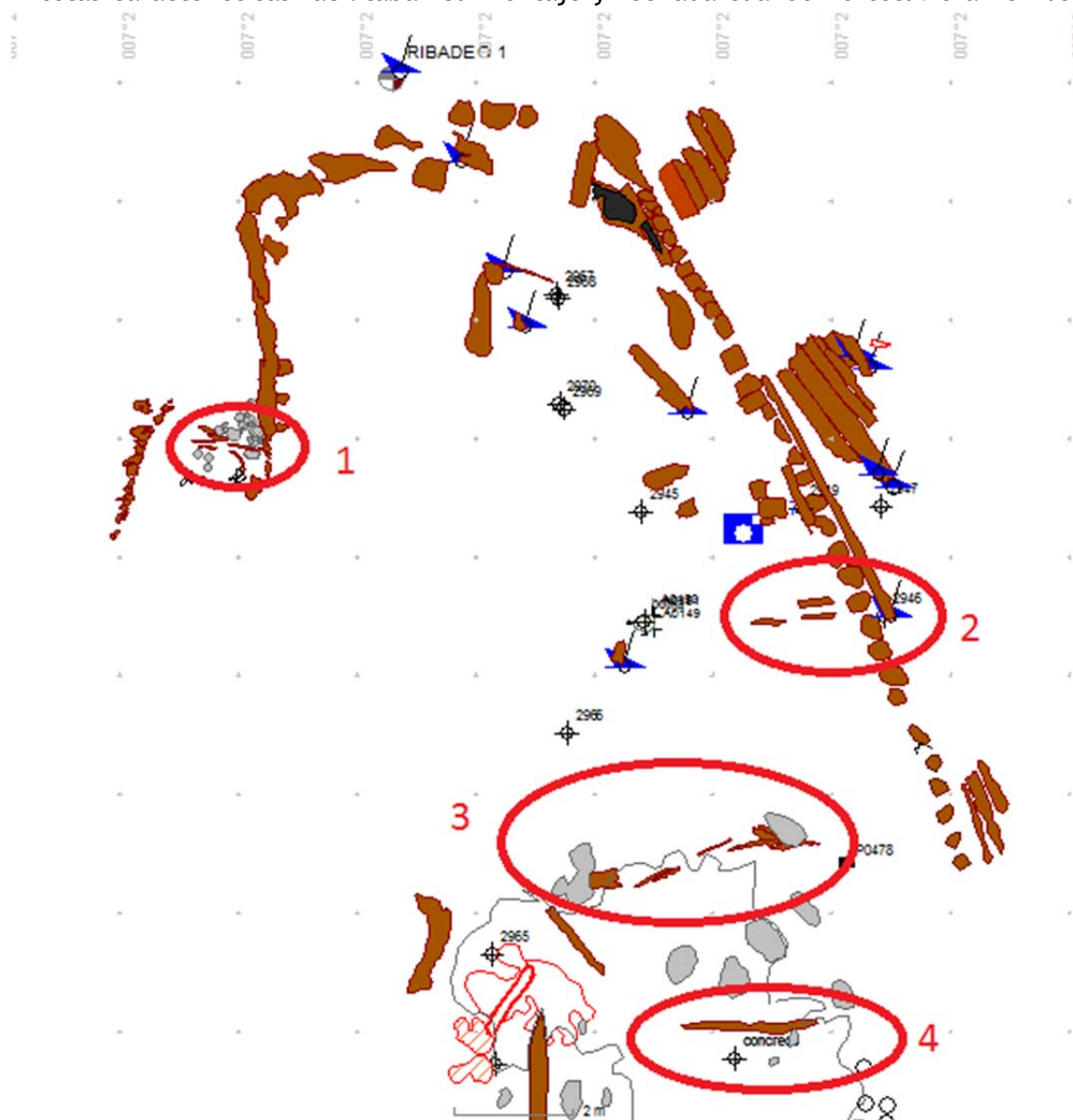


Pecio de Ribadeo: Costado de estribor, se aprecian dos mamparos transversales, uno de los cuales parece estar vinculado a un bao

#### 8.5.6.3.8.-Mamparos

Se trata de uno de los elementos constructivos más destacados y significativos de este pecio. Los primeros se localizaron durante la primera inmersión, transversales al eje longitudinal del pecio y repartidos cada cierto espacio. Están formados por tracas de roble caducifolio, lo mismo que el resto de la estructura del buque, colocadas transversalmente al eje de crujía sin unir y fijadas mediante puntales verticales que se encuentran todavía en conexión en su posición original. Se sitúan bajo la cubierta, probablemente sobre el pantoque y vinculados aparentemente a los baos, quizás únicamente a los secos. La presencia de mamparos repartidos cada cierto espacio, transversales al eje longitudinal del pecio, es un aspecto sin precedentes en pecios de este origen. Estos elementos no forman parte fija de la estructura, sino que pueden desmontarse fácilmente en función de las necesidades de estiba. Los cantos de las tracas que los conforman están rematados en L (con objeto de encajar con el inmediato superior o inferior) y fijados mediante puntales verticales sin clavar. Todas estas características facilitaban su montaje y retirada cuando no estuvieran en uso.

605



Mamparos sobre la parte proel del pecio de Ribadeo. El número 1 se corresponde con un mamparo situado sobre la aparentemente primera cubierta desde la sentina. El resto de mamparos se corresponden con la bodega del buque.

El espacio podía adecuarse así a diferentes tipos o condiciones de carga.

Sobre la cubierta desplazada, detectada en la amura de babor, se ha documentado un mamparo (1) situado sobre la cubierta que delimita dos ambientes claramente diferenciados. En el situado más a proa se depositó un conjunto de bolaños de artillería de calibres diferentes, varios fragmentos de cerámica de transporte han sido localizados entre los bolaños. El mamparo delimita otro pañol o dependencia situado hacia popa donde se sitúa una barrica, y varias duelas sueltas.

Sobre la pila de lastre central se han documentado dos mamparos transversales (3 y 4) separados uno de otro 2,90cm. Desde el más proel de estos últimos (3), hasta el situado más a proa de los localizados hasta el momento (2), la distancia es de 3,50cm.



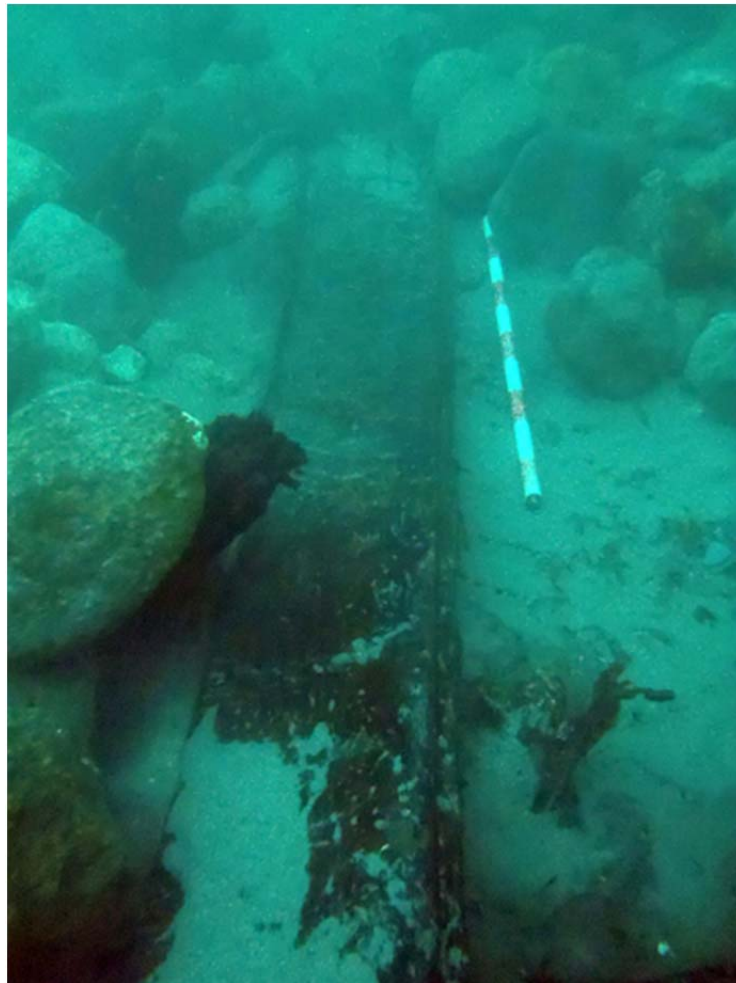
Detalle del remate de las tracas localizadas correspondientes a un mamparo transversal dentro del casco.



Mamparo transversal a la línea de cuadernas, cuyas cabezas aparecen en la parte superior de la fotografía. Un puntal destaca en el alineamiento del mamparo, sería el encargado de fijar las tracas  
Fot: MSC.



Aparentemente Las tracas que los conforman parecen surgir en diagonal sobre el plano horizontal. Esto es debido a cierta inclinación del pecio sobre el costado de babor, en contraste con lo documentado a proa del pecio donde la roda se inclina hacia estribor.



Traca de un mamparo suelta sobre el pecio. Repárese en el ángulo en L en el canto para encajar con la traca inferior o superior. Esta pieza, localizada en 2012, desapareció posteriormente del yacimiento Fot: MSC

#### *8.6.6.4.-Otros elementos de construcción naval*

##### *8.5.6.4.1.-Balaustres*

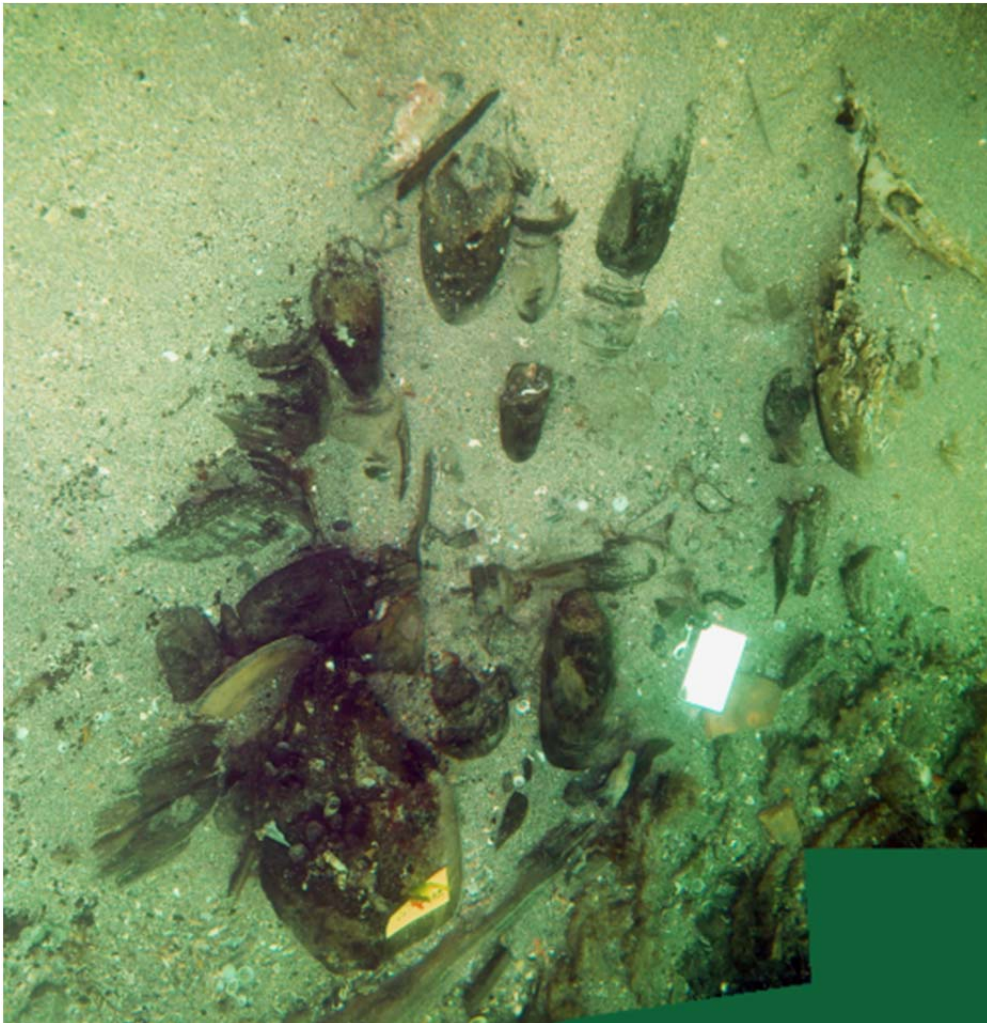
Entre la pila central de lastre y el extremo popel se localizó un grupo de balaustres, los cuales mantienen una peculiar disposición en espiral que nos ha llevado a plantear que los mismos se correspondieran con una escalera de caracol, aunque nada más tenemos para apoyar esta hipótesis.

Fabricados en madera torneada, se trata de unos elementos muy poco habituales en pecios de la época, pues este tipo de elementos, al ser piezas de escasa entidad y peso, suelen desaparecer fácilmente tras un naufragio. Por otra parte son elementos ampliamente representados en obras pictóricas y modelos conservados de la época. Asociado, se localizó un puntal de madera de castaño que identificamos como el eje de la escalera cuyos balaustres se dispondrían en espiral alrededor del mismo.



Más allá de la hipótesis de pertenencia a una escalera, conocemos por la iconografía que el empleo de balaustres a bordo de buques de finales del siglo XVI es variado, empleando esa solución por ejemplo en candeleros para bordas y brazos o como ornamentación en galerías de popa.

Que en la actualidad se encuentren desprotegidos, al descubierto, pone de manifiesto la necesidad de intervenir cuanto antes sobre el yacimiento para evitar su progresiva destrucción. Este hallazgo nos hace suponer además que las condiciones de conservación de los materiales contenidos en el estrato arqueológicamente fértil situado en el interior del casco deben ser excelentes.



Conjunto de balaustres en la mitad popel del pecio. Fot: MSC:  
8.5.6.4.2.-Forro de plomo

La obra viva del pecio de Ribadeo presenta láminas de ese metal adosados al casco por su parte exterior. Esta característica nos facilitó una primera aproximación cronológica al pecio. Los primeros buques con su obra viva forrada con este metal datan del período romano. A partir de inicios del siglo XVI, es conocido su empleo, principalmente en buques españoles. Su uso en las aguas americanas del Caribe estaba ampliamente justificaba por la facilidad con la que los cascos de madera de las naves se veía atacaba por los moluscos xilófagos.

El galeón Santiago de Galicia, de la flota Ilírica al mando de Pedro de Ivella, tenía en aquel mar, parte de su área de intervención, por lo que no es de extrañar que su

obra viva fuera forrada de este metal. Los problemas que planteaba la acción galvánica sobre los clavos de hierro que fijaban el plomo al casco, fue solucionado en el siglo XVIII por el empleo del cobre fijado con clavos del mismo metal que además dada su mayor toxicidad era más efectivo. El empleo de este recubrimiento en este pecio en concreto nos sitúa por tanto ante un buque de cronología anterior a mediados o finales del siglo XVIII (Whitlock 1982, 44), cuando comienzan los buques a forrarse enteramente de cobre.

En el pecio de La Juliana (Site 1), perteneciente a la Armada de 1588, en Streedagh, Irlanda, se ha documentado asimismo la existencia de forro de plomo como protección del casco. Este buque mercante, fabricado en Barcelona, estaba integrado en la escuadra de Levante de dicha Armada (Birch y McElvogue 1999).

El forro de plomo del pecio de Ribadeo está formado por finas láminas, de apenas un milímetro de espesor, adosadas al casco por su parte exterior, sin presencia aparente de forro de sacrificio o almohadillado entre las tracas del casco y las láminas de metal. Los clavos que lo fijaban, ya desaparecidos, eran de hierro y de sección cuadrada, según las huellas dejadas en las láminas.

Dado el coste de este sistema de protección del casco de las naves, no es frecuente descubrir pecios con esta característica, reservada a buques de importancia, lo que hace de este yacimiento nuevamente un hallazgo singular.

#### 8.5.6.4.3.-Lastre

Uno de los factores, junto a la lámina de plomo y el fragmento de madera, que contribuyó a definir el interés patrimonial del pecio, fue la aparición de piedras de



Balaustres empleados como candeleros en una cubierta sobre el combés. Escaramuza entre buques holandeses e ingleses del 20 de abril de 1605. Hendrick Cornelisz Vroom, 1614, frag. Scheepvaartmuseum, Amsterdam. Fot: MSC.

un origen geológico alóctono. Estas piedras sólo podían justificar su presencia en este lugar, por haber sido depositadas como consecuencia de la intervención humana. La causa que se nos antojaba como más probable para explicarlo era que fueran parte del lastre de un buque.

Durante la primera inmersión realizada con objeto de identificar la anomalía detectada, estas piedras se revelaron como uno de los componentes más llamativos y evidentes del yacimiento. El lastre es un elemento, fundamental para ofrecer la estabilidad necesaria al buque, bajando su centro de gravedad (Bathe 1982, 133). En este caso está formado por una elevada cantidad de piedras de mediano tamaño, identificadas como calizas situadas en la parte central del pecio, entre ellas, se ha identificado además numerosos cantos rodados, de cuarcita, de un tamaño menor que interpretamos como parte del lastre.

El origen y naturaleza concreta de las piedras de caliza no ha podido ser establecida hasta el momento por cuanto no han sido objeto de estudio. Queda sin embargo demostrado que el buque fue lastrado en otro lugar diferente al del hallazgo. Nos aventuramos a especular que el origen geológico de parten de estas piedras se ha de encontrar en algún lugar del sur de Italia, en las inmediaciones de Castellamare di Stabia, lugar de construcción del galeón Santiago de Galicia.



Fragmento de forno de plomo del pecio de Ribadeo. Fot: MSC.

Hemos interpretado además como parte del lastre del buque los bolaños de caliza documentados entre el lastre, en la zona de estribor del pecio. Se trata de proyectiles de un calibre superior a los 300 mm. Esta munición no podía pertenecer a la dotación artillera de este buque y, al menos que fuera parte de la impedimenta transportada con destino al ejército que debía desembarcar en Cornualles, fue embarcada para que con su peso contribuyera a la estabilidad de la nave. En cualquier caso, su situación entre el lastre, deja bien claro que elementos tan pesados debían transportarse lo más bajos posibles y contribuir así al equilibrio de fuerzas que hacen que un barco se mantenga estable obre el mar.



#### 8.5.6.4.4. -Brea

Esta sustancia, fabricada a partir de diferentes componentes, según el tipo, momento y lugar de fabricación, tales como resinas, grasas, pez, sebo, etc. era profusamente empleada en la estructura y objetos del buque, se aplicaba para proteger y alargar la vida de la estructura, costados, cabuyería, artillería, etc.

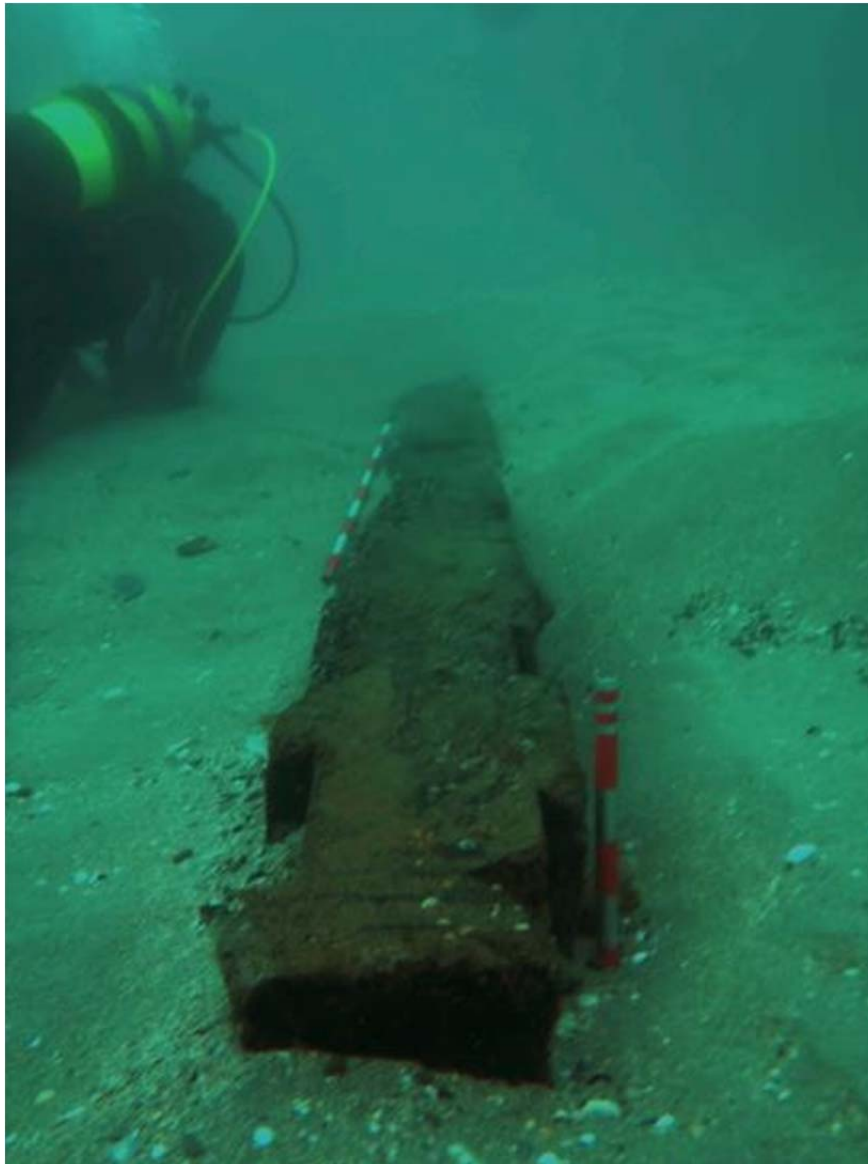


Entre el jalón y la madera del costado, se aprecia la fina lámina de plomo que constituye el forro de plomo del casco. Fot: MSC.



Las maderas del pecio recibieron una aplicación de esta sustancia durante la construcción. La presencia de brea se extiende no sólo a las partes expuestas de la estructura, sino también en puntos ocultos como pueden ser las cuadernas situadas entre el casco exterior y los durmientes de la cubierta. Únicamente durante la construcción sería posible aplicar brea sobre la madera en estos puntos no expuestos.

Las tracas de la superficie de la cubierta, tanto la detectada junto a la contraroda, en el extremo de proa, como la documentada en la amura de babor, fueron objeto de esta aplicación, lo que a nuestro parecer da una continuidad a la cubierta detectada en estos dos puntos.



Madera con escarpes en forma de cola de milano en dos de sus costados. Fot: MSC.



Aspecto general del pecio de Ribadeo. Restitución fotogramétrica a partir de 1,293 imágenes obtenidas al final de la campaña de 2015. Imágenes y modelado de Brandon Mason, Maritime Archaeology Trust, proyecto ForSEADiscovery.

#### 8.6.6.5.-Carga

La pérdida de arena que sufre el pecio, sobre todo en su extremo popel y costado de estribor, ha dejado en ocasiones al descubierto diferentes objetos de interés arqueológico. Principalmente se trata de piezas cerámicas: recipientes de almacenamiento, piezas de mesa, además de objetos de uso personal. En la mitad de popa del pecio se han documentado fragmentos de textil que, aunque algunos pueden ser resultado de contaminación reciente, a priori no podemos descartar que todos tengan ese origen. A este respecto resulta sospechosa la existencia de un tipo de tejido o fieltro que se ha documentado en diferentes puntos del pecio.

A pesar de que hasta el momento, en el yacimiento no se ha efectuado excavación alguna, hemos documentado algunos materiales situados en la superficie del mismo, o aparecidos durante la limpieza de la arena que se retiró en algunos puntos con objeto de documentar diferentes aspectos constructivos, o para proceder a instalar la trampa de arena para su protección.

La mayor parte de estos materiales han sido dejados *in situ*, por cuanto ninguna de las intervenciones tenía como objeto la retirada de material. En alguna ocasión, y con el fin de garantizar su conservación, se retiraron objetos en riesgo claro de desaparición o destrucción, y únicamente cuando su conservación posterior estaba plenamente garantizada.

#### 8.5.6.6.-Elementos de transporte

No sólo la ubicua botija en sus múltiples variantes era el único contenedor en buques ibéricos de este momento. El empleo de barriles, pipas y barricas, estaba mucho más extendido de lo que la evidencia arqueológica ha mostrado hasta ahora en los pecios de este origen estudiados. El pecio de Ribadeo, uno de los mejor conservados de los



Cantos rodados de cuarcita utilizados como lastre, junto a piedras calizas, sobre ellas. Fot: MSC.



estudiados hasta el momento, nos ha mostrado varios ejemplos de estas piezas.

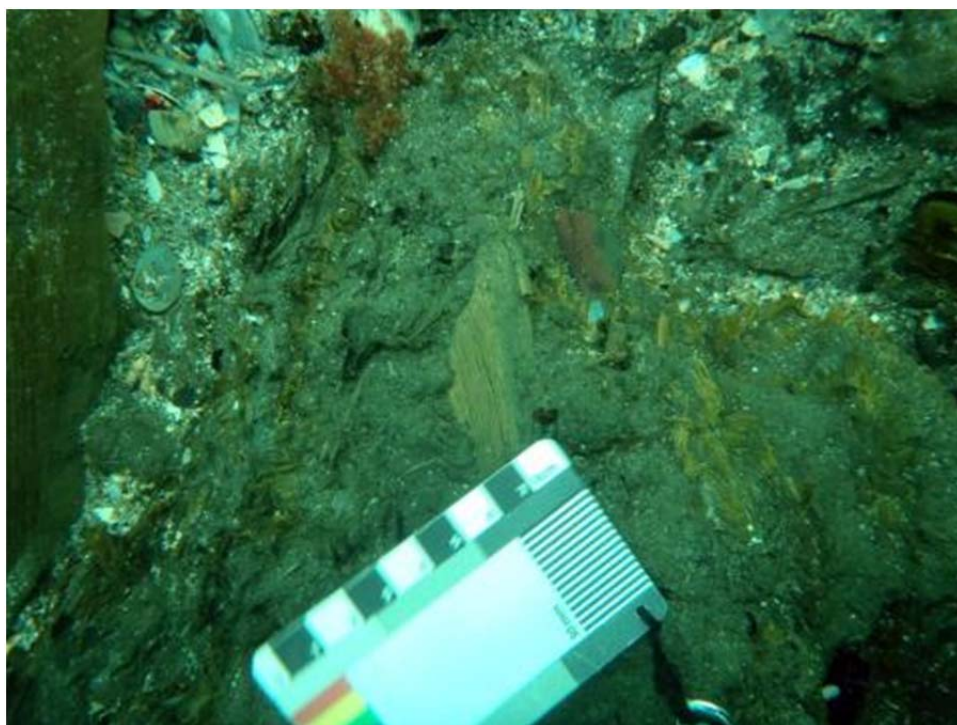
En el estrato arqueológico fértil de popa se ha documentado lo que parece ser fragmentos de un tejido de fibras vegetales tipo esparto o similar. Este tejido pudiera estar relacionado con contenedores fabricados de este material como serones, capazos o sacos, o bien relacionarse con envueltas para la protección de objetos cerámicos o de vidrio como botijas, botellas, damajuanas, etc.

#### 8.6.6.6.1.-Barricas

Las dificultades para la conservación de piezas en cuya composición intervienen elementos orgánicos, como es el caso de la pipería, hace que en el registro arqueológico su importancia quede subrepresentada, sobre todo en comparación con otros contenedores de mayor resistencia, como botijas y otros recipientes cerámicos. Esta circunstancia hará que en ocasiones el registro arqueológico se vea sesgado en su interpretación.

En el caso del pecio de Ribadeo, hemos documentado algunos ejemplos de pipería que nos ponen sobre la pista real de la importancia de este tipo de contenedores en la navegación de finales del siglo XVI, incluso en buques de origen o al servicio de la monarquía ibérica, donde habitualmente no son siquiera citados. Así frente a la ubicuidad de contenedores cerámicos del tipo genérico botija, asistimos en este naufragio, bendecido con unas magníficas condiciones de conservación, a la presencia documentada de varias barricas y de elementos constituyentes de las mismas.

Dos piezas han sido documentadas in situ y en conexión, mientras que restos de otras, como fragmentos de una tapa o fondo y duelas, se han localizado dispersas por la superficie del yacimiento.



Estrato fértil, a popa del buque, donde se aprecia lo que puede ser un tejido de fibras vegetales mezclado con el cieno depositado.



Hemos de recordar una vez más que sobre el pecio no se ha efectuado excavación de ningún tipo, con lo que suponemos que enterrados pueden conservarse más ejemplos e, incluso en su interior, restos de su contenido.

No ha sido posible documentar el tipo de aros empleados para mantener unidas las duelas. Aunque sabemos que en la época se empleaban indistintamente aros metálicos o vegetales, una concreción situada sobre los restos de una barrica situada sobre la cubierta, en la amura de babor, sugiere que pudo haber pertenecido a un aro metálico, de hierro en concreto.

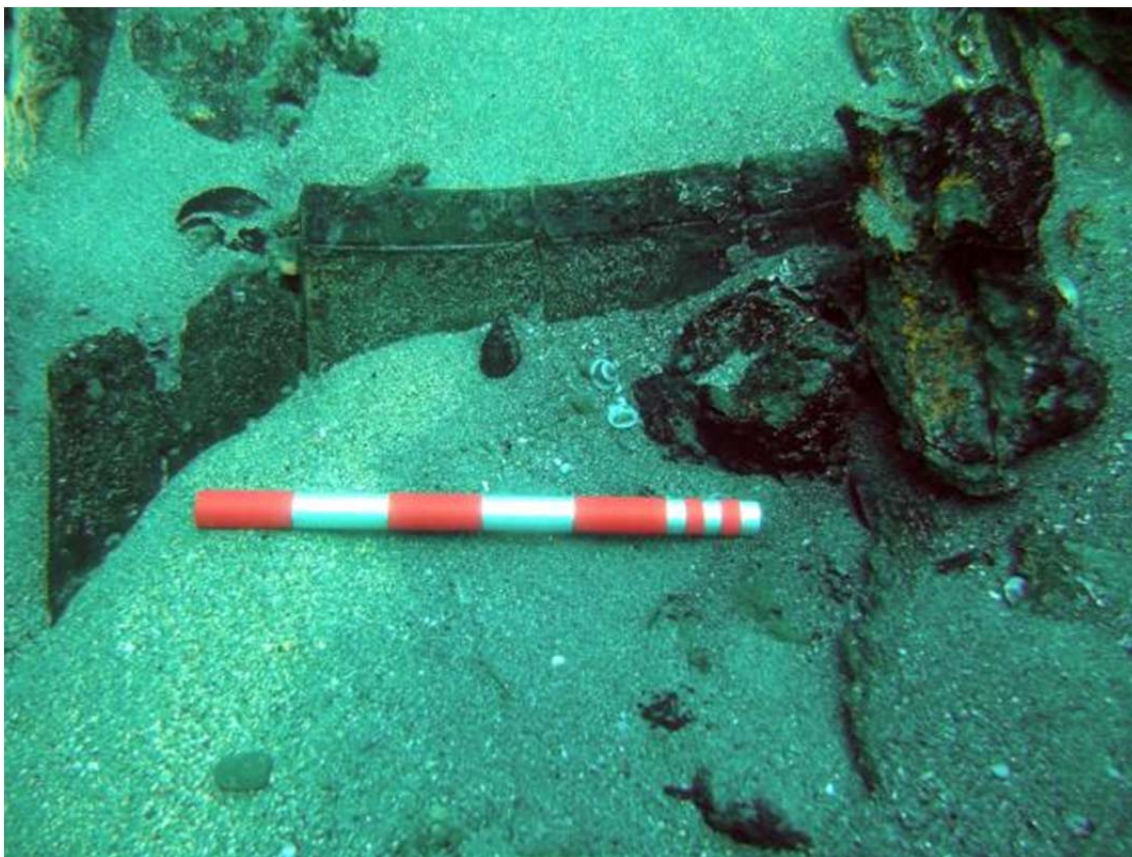
#### 8.6.6.6.2.-Cestería

El empleo de contenedores de este tipo no estaría fuera de contexto en un buque de origen cultural ibérico, por cuanto esta tradición tiene un largo desarrollo en la Península, habiendo llegado en uso hasta nuestros días. Piezas de cestería como serones no serían raros por tanto, tal y cómo parecen sugerir unos escasos restos vegetales, aparentemente trenzados descubiertos en la zona de popa del pecio.

616



Barrica, de la cual sólo se muestran los extremos de las duelas, localizada en el pecio. Fot: MSC.



Extremo superior de las duelas de un barril en conexión. Se puede apreciar el resalte donde encajar la tapa superior, la concreción metálica sobre el mismo, a la derecha, ¿puede ser un resto de un aro metálico? Fot: MSC



Contorno completo de una barrica sobre el pecio. Fot: MSC.

#### 8.6.6.7.-Cerámica

El yacimiento ha facilitado piezas de cerámica correspondientes a las categorías de cocina, mesa, almacenaje y transporte, además de las de aseo personal. A pesar de que pudiera caber la posibilidad de algún tipo de contaminación externa, como hemos documentado por otros materiales, estamos seguros, dada la coherencia cronológica, que la inmensa mayoría de los objetos estudiados, si no todos, pertenecen al pecio y se hundieron con él en noviembre de 1596.

Como en los casos anteriores, la mayor parte de los fragmentos cerámicos localizados no fue retirada del pecio. Únicamente fragmentos que por su singularidad o por el temor debido a pérdida fueron extraídos y estudiados tras el tratamiento de conservación correspondiente.

618



Redoma RIB12-CER003. Fot: MSC.





Fragmentos de botija y otros sobre la arena. Fot: MSC.



Escudilla cerámica sobre madera estructural afectada por xilófagos. Fot: MSC.



Destaca la presencia de un fragmento de cerámica de gres o stoneware. Se trata de un fragmento de botella. Este tipo de cerámica originaria de Alemania, es el mismo que el utilizado en las botellas tipo bellarmino o bearded man, características por presentar un rostro aplicado en su cuello. Este tipo cerámico, destinado a contener bebidas alcohólicas, no es extraño en los ambientes portuarios gallegos, habiendo sido detectada su presencia en los puertos históricos de esta región<sup>550</sup>

Muchas de las piezas estudiadas presentan vidriados verdes y melados, con pastas rojizas y oscuras, en general depuradas o muy depuradas, salvo en el caso de las vasijas destinadas al transporte o almacenaje, como es el caso de las botijas o una tinaja estudiada.



Botella cerámica Fot: MSC.

Entre las piezas incluidas en la categoría de recipientes de mesa, destacan las jarras, botellas y redomas para contener líquidos, frente a dos ejemplares de plato y escudilla destinados a contener alimentos.

En caso de poder excavar en algún momento este yacimiento, será muy interesante comprobar la presencia de menaje de mesa o cocina fabricado en madera, muy abundante en contextos norte europeos, que ha sido muy poco citado en contextos ibéricos. En este caso sucede lo mismo que hemos visto con respecto a la pipería en madera, y es que las condiciones de conservación habituales nos escamotean parte de la realidad al no conservarse determinados tipos de objetos en el registro arqueológico. La presencia de cubiertos, platos, vasos y otros objetos en madera,

<sup>550</sup> Así en los registros arqueológicos de los puertos de Baiona, La Coruña, y Ribadeo.

muy probablemente se encuentre, de existir, sedimentada en este entorno tan favorable.

#### 8.6.6.8.-Vidrio

En la zona de popa del pecio, durante la limpieza de la capa de arena superficial, se recuperaron tres fragmentos de vidrio, probablemente pertenecientes a una misma pieza. Se trataría de una copa del servicio de mesa de un personaje de un poder adquisitivo claramente por encima de la media. Su presencia en la zona popel del buque resulta coherente con ser este espacio el tradicionalmente reservado para las personas de calidad, desde la antigüedad clásica hasta la navegación a vapor.

Se trata de un elemento lo suficientemente frágil y valioso para estar fuera del alcance y de la necesidad de uso de cualquiera que no pretendiera marcar con este tipo de objetos una diferenciación social y económica. Que este objeto perteneciera a uno de los oficiales de mayor rango del buque o a algún oficial embarcado como pasajero al mando de la tropa embarcada, debería de ser base de cualquier hipótesis para explicar su presencia.

621



Borde y cuerpo de una copa de vidrio decorada, RIB12-VID-003. Fot: Archeonauta SL.

Los tres fragmentos de copa muestran que este objeto fue fabricado mediante la técnica de soplado. Se trata de un fragmento de un pie de copa (RIB12-VID-001) El fragmento RIB12-VID-002 formaba parte de la base de la misma copa. Este último tiene un espesor de la pared de unos 0,5 mm. El último de los fragmentos es un fragmento de la parte superior de la copa, en concreto de su borde, fue siglada con el número RIB12-VID-003. La pared en este punto está decorada con un punteado de color oro y con el borde asimismo coloreado.

#### 8.6.6.9.-Cabuyería

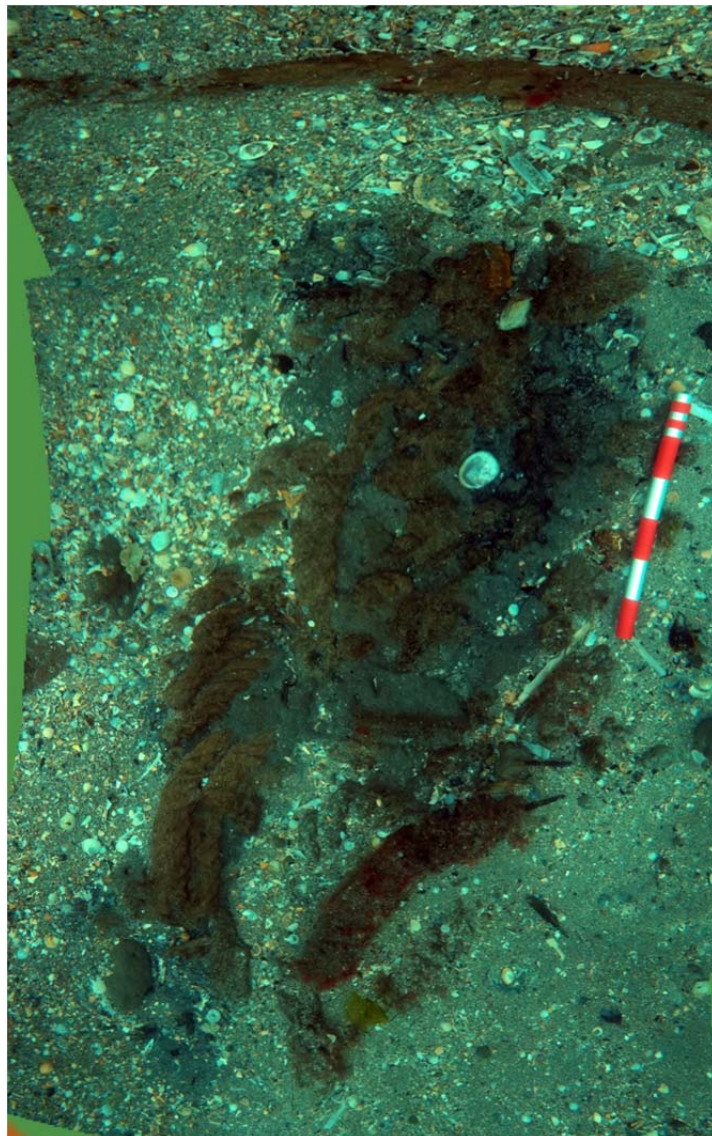
Durante todo el período anterior a la propulsión mecánica, la mayor parte de las actividades a bordo de un buque implicaban de una u otra forma el empleo de cabos y diversos tipos de aparejos. La mayor parte del equipamiento de un buque en ese

momento estaba basado en el manejo de estos elementos. Por lo tanto no es extraña su presencia en el registro arqueológico de los buques, si se dan las condiciones adecuadas.

En el pecio de Ribadeo dadas las condiciones de conservación hemos detectado su presencia en algunos puntos, allí donde se conserva el estrato arqueológicamente fértil que está constituido por una amalgama de cieno endurecido y materiales arqueológicos.

Sobre el pecio, especialmente al sur de la pila de lastre, se conservan diferentes ejemplos de cabos, algunos fragmentos sueltos, mientras que otros aparentemente todavía permanecen adujados. Éstos son de un calibre en torno a 40 ó 50 mm, lo que nos debe indicar que probablemente se trate de cabos destinados a la jarcia de labor del buque. Algún fragmento parcialmente enterrado nos muestra un mayor calibre, más adecuado para su empleo en la jarcia firme u otros propósitos que exijan cabos más resistentes.

622



ICabuyería en el pecio del galeón San Giacomo di Galizia. Fot: MSC.



#### 8.6.6.10.-Concreciones

En el yacimiento existen varias concreciones que engloban tanto objetos metálicos como de otros materiales. Las dos más grandes localizadas se encuentran en la pila de lastre central y a popa. Estas concreciones se forman a partir de reacciones electroquímicas entre los elementos de metal que constituyen el depósito. Durante su formación engloban otros elementos como la propia arena, conchas o artefactos, sean éstos metálicos o no.

En las concreciones localizadas en este pecio se han identificado pocos objetos evidentes a primera vista, aunque todos ellos están relacionados con la artillería.

En la pila central de lastre hemos identificado proyectiles de artillería de hierro que contribuyeron a la creación de una concreción que englobó además varios bolaños de piedra durante su desarrollo. Además de otros objetos sin definir, es posible que en el punto medio del pecio, cerca de la línea de crujía, se halle englobada una pequeña pieza de artillería de hierro. Esta pieza, difuminada por la concreción, es un objeto de hierro de forma ahusada, aunque apenas se puede distinguir nada más.

623



Dos de las recámaras de alcuza sobre la concreción situada más a popa. En la superior se puede apreciar un golpe evidente, con toda probabilidad ocasionado durante alguno de los dragados realizados y que pudo además desplazar la concreción. Fot: MSC.

La concreción situada a popa del buque, además de presentar una forma muy peculiar, su disposición nos hace sospechar que ha resultado desplazada en algún momento desde su formación. Que presente en la parte superior un evidente daño con un golpe, precisamente sobre una de los servidores de alcuza que en ella se conservan, nos avala esta idea. Su propia morfología, formada por el acúmulo de diferentes objetos metálicos, nos indica que sería virtualmente imposible su formación en la orientación actual. Por otra parte esta concreción parece mostrar un



claro <<encarnizamiento>> durante los dragados como elemento más prominente de todo el fondo circundante.

La presencia de concreciones, sobre todo la situada más a popa, de mayor volumen que el resto, tiene consecuencias en lo que respecta a la conservación del pecio. La resistencia al flujo de agua, provoca remolinos y turbulencias en sus inmediaciones, que tienen como consecuencia la formación de pozos en la arena que alcanzan el estrato arqueológicamente fértil del pecio. Este fenómeno, que tiene unas consecuencias que ya establecimos en el caso de la conservación general del registro arqueológico conservado en el puerto de Ribadeo, tiene aquí una incidencia menor, pero con graves consecuencias al afectar directamente a la integridad del yacimiento.

#### 8.6.6.11.-Artillería

La llamativa ausencia de piezas de artillería en el yacimiento<sup>551</sup>, es consecuencia de haber sido recuperadas en el pasado. El pecio se encuentra actualmente en su punto menos profundo a -4,6m de profundidad, por lo que en el momento del naufragio



Concreción metálica popel, la morfología de este elemento la consideramos incompatible con su disposición actual.

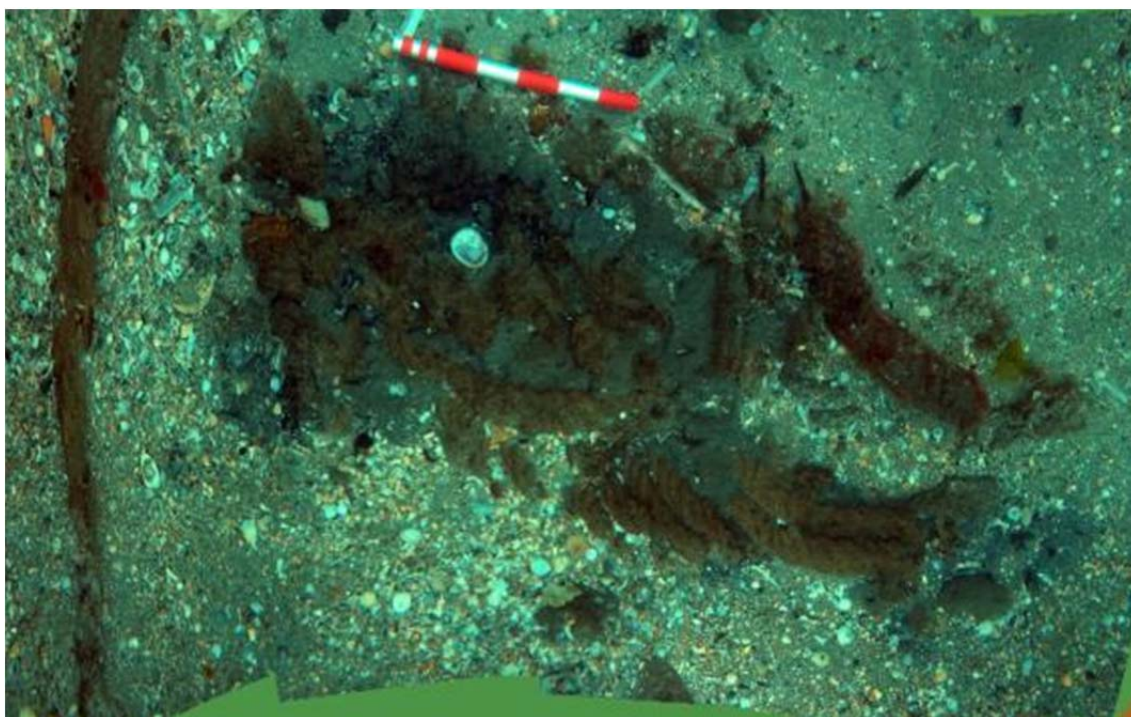
<sup>551</sup> Salvo una posible pequeña pieza que pudiera estar englobada en una concreción. Sabemos que el barco estaba armado con alrededor de una treintena de piezas de artillería.

gran parte de la obra muerta debió permanecer sobre las aguas. Esta situación pudo probablemente prolongarse durante un período de tiempo relativamente largo. El lugar del naufragio, a pesar de las fuertes corrientes, está casi totalmente abrigado con respecto al oleaje exterior. La situación del barco tuvo que favorecer la recuperación de los elementos más valiosos de a bordo, entre los cuales se encuentran, en primer lugar las piezas de artillería, sobre todo aquellas fabricadas en bronce, que eran al menos la totalidad de las aportadas por su armador. Por otra parte, aligerar una nave es el primer paso para intentar un salvamento. De ahí que los elementos más pesados, como las piezas de artillería, son siempre los primeros en ser descargados en estos casos.

A pesar de la ausencia de piezas de artillería, otros objetos nos indican, de manera indirecta, su presencia a bordo antes del naufragio.

#### 8.6.6.11.1.-Bolaños y pelotas

Entre otros indicios, la presencia de pelotería en hierro y piedra, nos ofrece datos acerca de al menos los posibles calibres de la artillería de dotación. En total, en el conjunto del yacimiento se han podido documentar bolaños de 5 calibres diferentes: 88, 117, 153, 224 y 321 mm, además de alguna pelotería de hierro con un calibre en torno a los 130 mm.



Fotomosaico con la disposición de un depósito de cabuyería situado a popa del lastre. Fot: MSC.

En la pila central de lastre, se localizan los bolaños de piedra de mayor calibre (321 mm), mucho más grandes que los localizados sobre la primera cubierta, a la altura de la amura de babor, en el interior de un compartimiento delimitado por un mamparo ya descrito y que suponen el resto de los ejemplos documentados.

Esta diferenciación de espacios a la hora de estibar la munición de artillería de piedra no nos parece tampoco casual. Los tiros de mayor peso y calibre, situados en la parte inferior del buque, contribuirían a descender el centro de gravedad mejorando la estabilidad del buque, mientras que, al menos parte, de la munición

más ligera se situó como munición de uso inmediato en las cubiertas superiores, donde se acopiarían en número reducido cerca de las piezas. La ventaja de ello es que la munición estaría más próxima a las piezas, e incluso que estos bolaños se encuentren sobre una cubierta, nos pueden estar indicando que se trata de la cubierta de una batería.

No se nos escapa la posibilidad de que los proyectiles de mayor calibre fuesen transportados meramente como lastre, de manera que se utilizasen estos tiros, no como objetos de uso primario, sino amortizados meramente por su peso. Abundando la posibilidad de que esta pelotería fuera meramente lastre, se encuentra la relación de la artillería presente a bordo del buque hecha en Lisboa en 1595. Según este



Esta gran concreción situada en la medianía del pecio, junto a la pila de lastre se ha interpretado como una posible pieza de artillería ligera. Fot: MSC

documento, los seis pedreros de bronce de fundición genovesa propiedad de los armadores del *San Giacomo de Galicia*, tienen un calibre comprendido entre las 9 y las 14 libras, muy alejadas en peso de estos grandes bolaños<sup>552</sup> y más próximos a los documentados sobre la cubierta, en la amura de babor.

De la misma opinión es el especialista en artillería medieval renacentista Renato Gianni Ridella:

I think (like you) these large stone shots could have taken part of the ballast. Actually, the bronze petrieri didn't reach that calibre (the larger I found has a calibre of 194 mm and employed a stone of 180 mm recovered near it). Also the obsolete wrought iron bombard used on merchant ships fired stone with a maximum diameter of about 200-220 mm.

<sup>552</sup> Los calibres documentado en los pedreros presentes en el pecio de punta Restelos oscilan entre los 162 y los 177 mm, lo que implica un calibre inferior para los proyectiles empleados en tales piezas. Una vez documentados en el fondo, se recogió una muestra de cada uno de los calibres para su estudio.



So it remains but the hypothesis of old shots for medium/heavy siege bombards takes aboard as ballast. The only possibility they represented ammunition on the San Giacomo would be linked to the presence of bronze mortars which in this period fired stone or incendiary shots, not yet the explosive ones. However we know there were not such a type of artillery<< (Gianni Ridella 2016).

Pese a todo lo anterior, y coincidiendo una vez más con el señor Ridella, existe una tercera hipótesis para explicar la presencia de estos proyectiles en este pecio. Además de su empleo como munición para la artillería de dotación del buque, o su uso como elementos meramente constituyentes del lastre, podría ocurrir que esta munición fuera parte de la intendencia del ejército transportado y cuyo destino era efectuar un desembarco en Inglaterra. Si esto fuera así, este calibre se ajustaría un tipo de pieza artillera más cercano a la bombardra trabuquera o mortero<sup>553</sup>, que a las piezas de tiro tenso como los cañones. Estas piezas encontraban su función en tierra en el asedio de plazas fuertes, por lo que no descartamos que esta munición fuese transportada en realidad como parte del equipamiento de la fuerza terrestre transportada.

Estas y otras cuestiones únicamente se podrán dilucidar en el momento en que se ejecute una correcta investigación sobre el yacimiento. La aparición de alguna pieza artillera de tipo curvo en el pecio serviría para demostrar esta última hipótesis.

Los proyectiles correspondientes a los seis pedreros que constituían la dotación artillera de este buque serían por tanto los localizados, en la cubierta, en la amura de babor, se trata de tiros de un calibre sensiblemente menor a los situados en la parte central de la pila de lastre.



Bolaño de artillería del calibre más grueso de los detectados. Fot: Archeonauta SL.

<sup>553</sup> Arma de fuego corta de 2 a 2,5 calibres de un calibre entre 300 y 500 mm empleada para el tiro curvo, principalmente contra plazas fuertes.

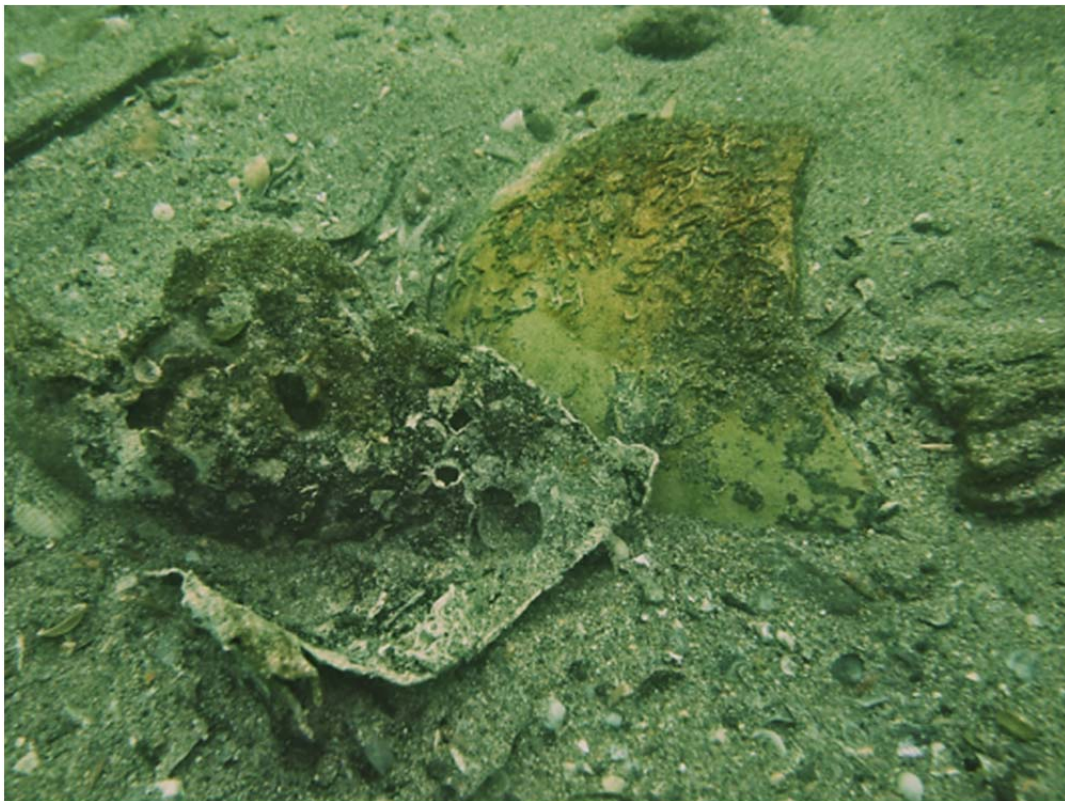


Hasta que nuevas evidencias invaliden nuestras apreciaciones, sostenemos que estos proyectiles dispersos entre el lastre, en realidad eran parte del mismo.

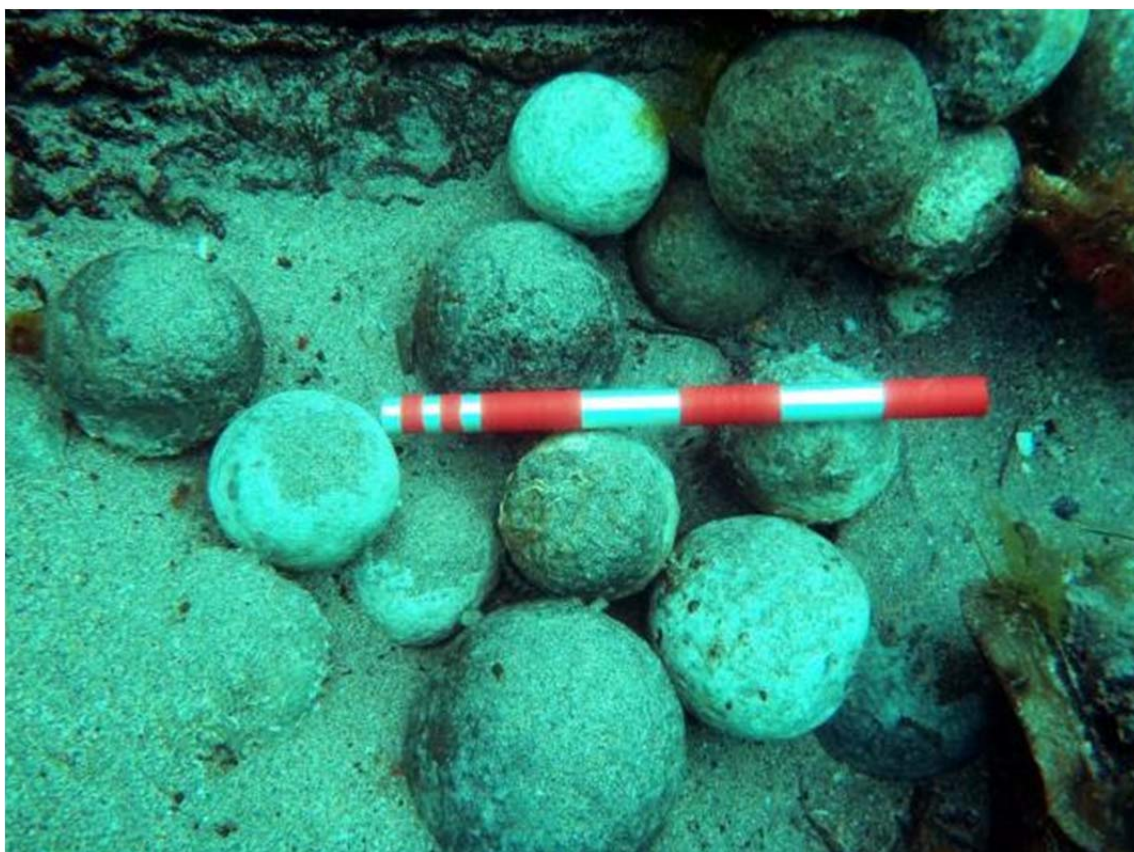
Los proyectiles de artillería en piedra exigían piezas artilleras de gran calibre, aunque de menor peso y sección que aquellas destinadas a disparar proyectiles de hierro. Estos últimos debido a su mayor peso en relación a su volumen, necesitaban paredes más gruesas para poder soportar las elevadas presiones que se producían en el interior del ánima, muy superiores a las necesarias para disparar los proyectiles líticos, de mayor volumen pero menor peso. Por tanto, las piezas utilizadas para disparar tiros de hierro eran más pesadas que las piezas pedreras. Estas últimas en muchas ocasiones se fabricaban en bronce, en un intento de hacer todavía más liviana la carga artillera que debían soportar estas naves, facilitando así disponer de mayor capacidad de carga en la nave.

#### 8.6.6.11.2.-Servidores de alcuza

Esta denominación hace referencia a la similitud formal de las piezas que nos ocupan con aquel recipiente destinado a contener aceite. La filosofía de empleo de estos elementos era conseguir una rápida recarga, de gran importancia en armas de vocación antipersonal, que requieren una cadencia de fuego lo más rápida posible. Estos servidores se introducían cargados con pólvora y taco en recámaras situadas en el extremo proximal diseñadas para alojarlos. Antes se introducía un proyectil y un taco en el ánima y finalmente se ajustaba el servidor con una cuña. Una vez efectuado el disparo se reiniciaba el proceso, teniendo mucha precaución en limpiar bien cualquier residuo del disparo anterior con objeto de evitar el mayor peligro de estas piezas: que se inflamara la pólvora antes de asegurar el servidor en la recámara.

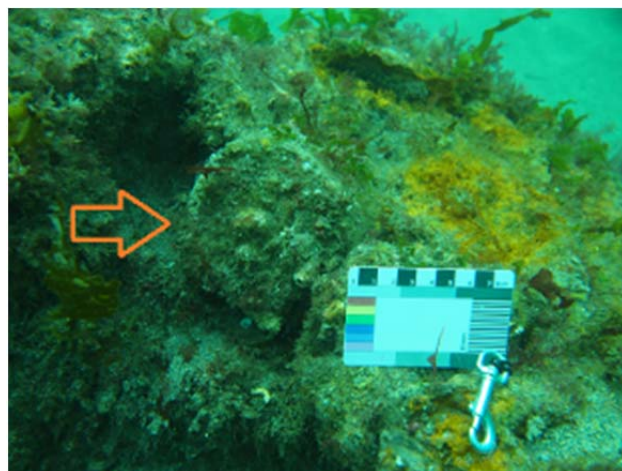
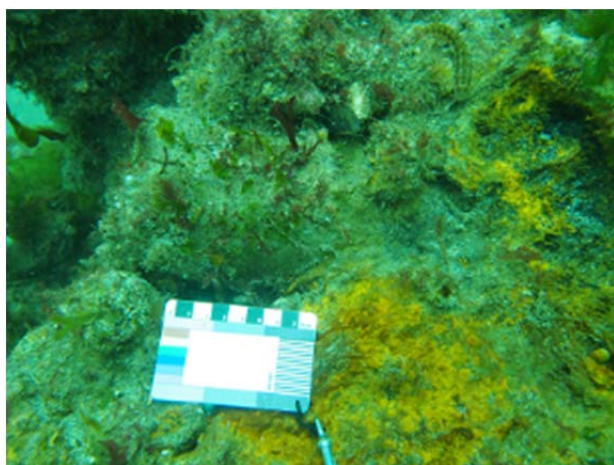


Fragmento de botija y lámina de forro de plomo. Fot: MSC



Bolaños de calibres menores situados en la amura de babor del pecio, sobre la cubierta. Fot: MSC.

Englobadas en una concreción situada a popa del buque, se documentaron tres recámaras de alcuza. En la campaña de 2012 se documentó y retiró el primero de los servidores, localizado durante los trabajos previos. El motivo que justificaba hacer acopio de esta pieza era que al tratarse de una pieza de bronce, y estar en la cúspide de una gran concreción de elementos metálicos, principalmente férricos, era demasiado evidente su presencia, además de ser un objeto coleccionable. Si bien la pieza estaba englobada en la concreción no fue difícil despegarla de ésta<sup>554</sup>. Durante



Servidor número 3 cubierto de biológicos prácticamente irreconocible. Fot: MSC.

<sup>554</sup> Para proceder a su retirada fue necesario emplear una maceta y un cincel para romper la concreción que la englobaba.



las tareas de recuperación, se localizó una pieza idéntica debajo de la primera, además de otra en las inmediaciones, asimismo retirada.

Estos elementos resultan habituales en buques de esta cronología. Así en el pecio de Streedagh, atribuido al mercante de la Armada de 1588 Santa María de Visón (Birch y McElvogue 1999), se documentó un servidor similar. En el pecio de cabo Cee - punta do Diñeiro, se localizó un servidor similar, aunque de diferente factura. Una pieza artillera de recámara de alcuza susceptible de recibir este tipo de servidores ha sido recuperada por buceadores deportivos en la punta dos Oidos en Finisterre (San Claudio Santa Cruz 1997, 152). De hecho hicimos la prueba de introducir uno de los servidores del pecio de Ribadeo en la recámara de la pieza de Finisterre y aparentemente eran perfectamente intercambiables. Este aspecto nos puede indicar que, al ser pieza y servidor compatibles, ambos puedan tener el mismo origen, que como sabemos, la artillería del Santiago de Galicia había sido fundida en Génova.



Servidor de alcuza. Fot: Victoria Folgueira.

En este mismo galeón Santiago de Galicia y propiedad de sus armadores, sentaban embarcados dos esmeriles que de ser de recámara de alcuza, los servidores recuperados podrían pertenecer a su dotación (Fonseca 2005, 138).

La descripción de las recámaras es la siguiente:

RIB12-MET-001<sup>555</sup>, es un servidor de alcuza de bronce. Mide 24'5 cm de largo, con un diámetro que va de 9'5 a 6'5 cm en la boca. El asa mide unos 13'5 cm de largo. Su

<sup>555</sup> Durante la limpieza de esta pieza se observó que el interior de la pieza estaba lleno de una sustancia homogénea y compacta de color negro. Sospechando que pudiese tratarse de pólvora se tomaron muestras para analizar. Se entregó la muestra a la Unidade de Análise Estrutural de los Servizos de Apoio á Investigación de la Universidade da Coruña para realizar

peso es de unos 12 kg. Está marcada con el número 26 grabado, probablemente a cincel, después de la fundición. (Folgueira y San Claudio 2015)

RIB12-MET-002: 27 cm de largo, con un diámetro que va de 10'5 a 7'5 cm en la boca. El asa mide unos 17'5 cm de largo. Pesa 15 kg. Está marcada con el número 27.

RIB12-MET-003: 27 cm de largo, con un diámetro que va de 10'5 a 7'5 cm en la boca. El asa mide unos 18 cm de largo. Pesa 15 kg. Está marcada con el número 34.

Dos de los servidores tienen un tamaño similar (27 cm de largo y 15 kg de peso) lo que indica muy claramente que deberían corresponderse con una pieza en concreto, lo que avala además las dimensiones de la moldura que se introduciría en el ánima de la pieza. Con respecto al servidor siglado como RIB12-MET-001, es ligeramente más pequeño (24,5 - 25 cm de largo y 12 kg de peso) y con un diámetro en la boca ligeramente menor que las otras dos piezas. Es posible que este último pudiera encajarse en la pieza destinada a los servidores anteriores, pero aquellos no funcionarían en la pieza que albergaría a este último.

Resulta evidente una falta de estandarización, por lo que cada pieza sólo funciona con sus propios servidores, factor éste que podemos imaginar las complicaciones logísticas que conllevaba.

En todos los casos los servidores están marcados con un número grabado en su superficie inmediatamente sobre el fogón. Este orificio, también conocido como oído



Servidor de alcuza RIB12-MET-001 marcado con el número 26. Fot: Victoria Folgueira.

---

una difracción de rayos X y fluorescencia de rayos X. Las pruebas parecen indicar que es posible que haya pólvora negra pero muy mezclada con restos de corrosión de la propia recámara, detritos de acumulación marina e infiltraciones de cloruros. Ante la posibilidad de que contuviese restos de pólvora se decidió no eliminar el depósito del interior de la recámara, ya que este no afecta negativamente a su conservación (Folgueira y San Claudio 2015).



se encuentra en todos los casos a la derecha del arranque del asa. El servidor se sostendría apoyado sobre la pared lateral derecha de la recámara. Las piezas de artillería en la época, y lo mismo en el caso de este tipo de piezas se encontraban siempre cargadas a la espera de cebar el oído con una mezcla de pólvora muy fina destinada a trasladar la ignición a la recámara.

#### 8.6.6.12.-Conclusiones

Nos hallamos ante un buque español - o al servicio de España - de mucha importancia para el estudio de estas naves. Se trata de uno de los buques de su época más grandes localizados hasta el momento<sup>556</sup>. Idealmente estamos ante un buque que merecería máxima atención y estudio, pues podría facilitar importantísima información acerca de la construcción naval ibérica del siglo XVI.

La factura general del barco aparenta ser de una elevada calidad. El espesor del forro del casco, lo cuidado de la factura de sus tracas, junto a la presencia de piezas torneadas de madera usadas como balaustres o candeleros, el empleo de un recubrimiento de plomo en la obra del buque, todos estos elementos en conjunto nos demuestran la importancia que en su momento se le otorgó a la construcción de ese buque. Estas cualidades nos muestran el esmero en su construcción que lo hizo merecedor de entrar al servicio de las fuerzas navales de la mayor talasocracia de su tiempo, como Almiranta de una escuadra. Fue definido por sus contemporáneos con



Imagen del extremo proximal de una de los servidores, se aprecia a la derecha el reborde empleado para fijar estas piezas en el interior de la recámara. Fot: Victoria Folgueira.

<sup>556</sup> Sus 32 m de eslora pueden compararse con la eslora idéntica del inglés Mary Rose, en Portsmouth. El buque supuestamente ibérico de Red Bay, Canadá, apenas alcanza los 22m de eslora.

descripciones tales como <<con ser el mas fuerte y mejor de la esquadra>><sup>557</sup>.

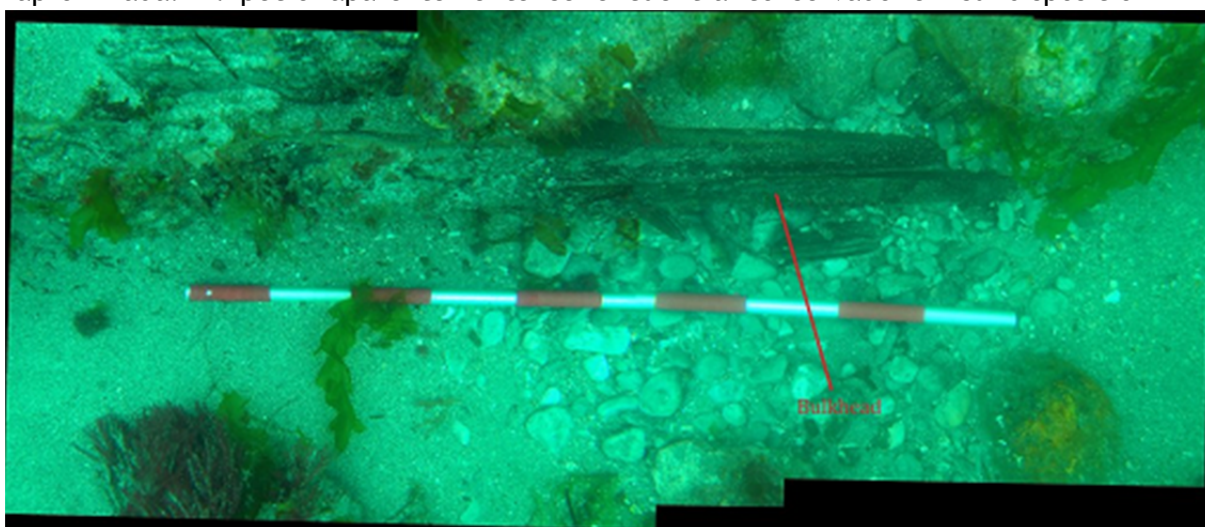
Pedro de Zubiaur hubo de apreciar las cualidades de este, y de otros buques de la esquadra. Opinión que tenemos en mucha estima por venir de quien viene, uno de los mejores marinos militares de su época.

A pesar de que no se ha realizado todavía un estudio completo del yacimiento, podemos apreciar la importantísima información que nos ha ofrecido hasta el momento acerca de la construcción naval al servicio de la monarquía ibérica a finales del siglo XVI.

Tenemos ante nosotros el pecio magníficamente conservado de un buque de finales del siglo XVI, con estructura construida en roble y con elementos muebles y/o accesorios realizados a partir de diferentes especies arbóreas. La presencia de una cultura material de claro origen hispánico en su interior nos hace considerar esa atribución cultural para este pecio. Esto no significa que el buque se haya construido en España. En realidad, su adscripción, a través de las fuentes históricas, nos lleva a considerar que en realidad se trata del galeón *Santiago de Galicia*, bajo el mando del ragusano Giovanni di Polo, construido en Castellamare di Stabia, cerca de Nápoles (Italia), y que navegaba en la flota Ilírica bajo el mando de Pedro de Ivella, hasta ser sustituido, tras la muerte de este último en Lisboa en 1596, por su sobrino Stephano de Olisti Tasovich (Fonseca 2005, 38).

La evidencia en varios puntos del pecio de una cubierta calafateada junto con sus baos y durmientes, nos lleva a la conclusión de que, sobre todo en la mitad proel, nos encontramos sobre la cubierta principal la cual no tiene por qué estar situada necesariamente por encima de la línea de flotación<sup>558</sup>.

Una cuestión pendiente es el porcentaje del buque conservado. A priori difícilmente podremos tener una visión exacta acerca de los restos que todavía se conservan bajo la arena. Sin embargo sí disponemos de indicios indirectos que facilitan una visión aproximada. El pecio aparentemente se encuentra conservado en su disposición



Mamparo transversal en la parte central del pecio, entre la pila de lastre.

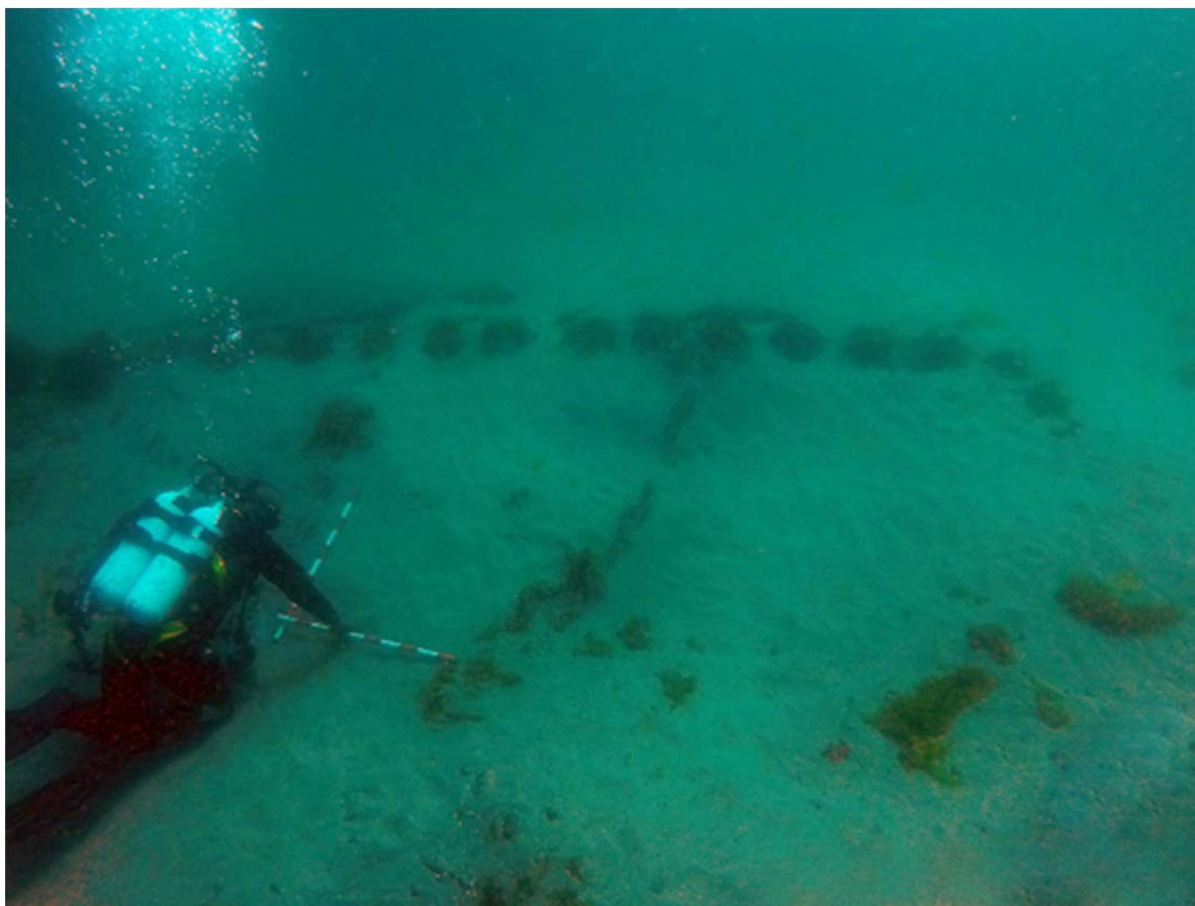
<sup>557</sup> AGS, GYM, leg. 491. Doc. 129.

<sup>558</sup> La existencia de una cubierta estanca bajo la línea de flotación tiene ventajas evidentes para la seguridad de un buque, mucho más si éste está dedicado al combate. Una vía de agua provocada por un proyectil no tiene por qué afectar a la flotabilidad del buque si cuenta con este recurso.

original y mayoritariamente en conexión. Las cuadernas del buque sobresalen verticalmente del fondo marino. Esto supone que el pecio no se ha abierto, como resulta general tras un naufragio. Al permanecer las cuadernas en su posición original y presentarse verticales, sabemos que la manga del pecio es la misma que originalmente. Se ha calculado la eslora del pecio superior a los 32.07m y su manga en más de 9.38m. Tomando las medidas mínimas obtenidas, obtenemos una relación eslora - manga de 29%, que no está muy lejos de la relación de la nao Trinidad de Portugalete, medida en 1523, que se corresponde con un 31% (Casado Soto 1988, 80)<sup>559</sup>. El que la relación sea inferior en el caso del pecio de Ribadeo, marca precisamente una de las características del tipo de buque que suponemos era el San Giacomo de Galicia, esto es, más fino de formas que los tipos de buques anteriores.

Las medidas obtenidas del pecio parecen indicar que nos encontramos en las inmediaciones de su antigua línea de flotación, dato que confirma la presencia del forro de plomo que cubría al menos la parte superior de la obra viva. La elevada manga conservada del pecio nos indica que todavía se conserva una parte sustancial del casco enterrada bajo la arena, en concreto toda la parte del pantoque y plan del barco y el arranque vertical del casco. En otro caso las cuadernas nunca surgirían de forma vertical como aquí ocurre.

La documentación de una cubierta a proa, a la altura de la roda, y la presencia de varios mamparos transversales, son otros factores que confirman esta hipótesis.



Costado de estribor, se aprecian un mamparo transversal y varios baos de cubierta. Al fondo, tras las burbujas, se intuyen las tracas desplazadas del costado. Fot: Beñat Eguiluz.

<sup>559</sup> No obstante esta diferencia puede deberse a errores de medida en un estadio muy inicial del estudio de este pecio.



En el momento del hallazgo, durante el dragado, cuando más descubierto se encontraba el pecio, tuvimos oportunidad de ascender en un punto del costado de babor, unos dos metros de altura junto al forro de plomo. Esto da una idea del excepcional estado de conservación en que se encuentra este pecio. Desconocemos el porcentaje conservado bajo la arena, aunque parece ser muy significativo, alcanzando probablemente por lo menos hasta la primera cubierta desde el pantoque.

La elevada manga conservada, junto a las cuadernas verticales, indica que estamos cerca de la manga máxima, situada en la línea de flotación. Concluimos por tanto que bajo la arena se conserva una parte sustancial del buque, constituida al menos por toda la parte del pantoque y plan del barco y el arranque en vertical de los costados del casco, ya que en otro caso, las cuadernas no surgirían verticalmente del fondo.

#### 8.5.6.12.1.-Estado del pecio

La situación del yacimiento es muy delicada, siendo su conservación a largo plazo incompatible con su estado actual. Desde su descubrimiento resulta evidente la pérdida de la capa de arena que lo protegía, junto al deterioro que ello comporta. Únicamente se ha podido mantener la capa de arena protectora en aquellos lugares, donde en su momento se instaló una trampa de arena basada en malla tridimensional. En el resto, han ido aflorando piezas de madera que en algunos casos se han perdido.

Las piezas estructurales de madera del buque, junto a la pila de lastre y aún las concreciones identificadas, son cubiertas total o parcialmente al compás del



Aspecto del estrato arqueológicamente fértil situado hacia proa, junto al costado de estribor. Fot: MSC.



movimiento de la arena del fondo, motivado por la fuerte corriente y, suponemos, por las maniobras de los mercantes que inevitablemente navegan por este tramo del canal y realizan las maniobras de atraque en sus proximidades. La gran pila de lastre y proyectiles de artillería que domina la parte central del yacimiento, aparece en ocasiones casi totalmente sepultada por la arena, mientras en otras permite contemplar incluso hasta la concreción metálica donde se apoya. Gran parte de las estructuras de madera hacia la proa han desaparecido y aparecido alternativamente, al compás del movimiento de la arena, mostrando y ocultando nuevas piezas de gran tamaño hacia el extremo norte. Las cuadernas de estribor hacia proa de la pila de lastre han desaparecido engullidas por la arena en algunos momentos, siendo visibles en otras ocasiones<sup>560</sup>.

Asimismo los dos mamparos situados en la arena, entre la proa del pecio y la pila de lastre, han aparecido en el año 2015 debido a la masiva pérdida de arena en este punto<sup>561</sup>, no siendo anteriormente visibles.

A popa de la pila de lastre la situación es sensiblemente diferente. Las concreciones visibles durante las primeras inmersiones se hicieron más evidentes durante un tiempo al haber desaparecido gran parte de la arena que cubría esta zona. Asimismo se descubrieron piezas masivas de madera, componentes estructurales del buque. En las inmersiones realizadas en el año 2015, sin embargo, esta zona estaba sensiblemente más cubierta de arena.

Se han documentado depresiones y desplazamientos de la arena en el interior del yacimiento que achacamos, aunque reconocemos la falta de evidencias para asegurarlo, al paso de mercantes hacia el inmediato muelle comercial de Mirasol,



Costado de estribor, en primer término se aprecian los restos de un mamparo transversal, en segundo término, a la izda., varios baos expuestos. Se puede apreciar la enorme pérdida de arena sufrida en el interior del pecio. Fot: MSC.

<sup>560</sup> La última en junio del año 2015.

<sup>561</sup> A nuestro modo de ver por la incidencia de modo directo de las turbulencias ocasionadas por las maniobras de los mercantes que acuden al muelle de Mirasol

Ribadeo. Las maniobras de ciaboga, con lo que ello resulta del rebufo de las hélices, pueden provocar alteraciones en el sedimento desplazándolo y dejando al descubierto partes del pecio todavía no protegidas por la trampa de arena. La corriente, unida a las maniobras de los buques que frecuentan el muelle de Mirasol en Ribadeo, han retirado y aportado arena sobre el pecio alternativamente. En ocasiones han quedado de manifiesto maderas estructurales en proa y popa y concreciones metálicas en la parte de popa. En el año 2012 la pérdida de arena fue mucho más evidente en la zona zaguera del pecio, donde la capa superficial llegó a perder más de un metro de potencia desde la última inspección.

La pérdida de arena sufrida a partir del dragado del año 2011 ha sido la mayor registrada por el pecio hasta el momento, por cuanto muchas de las piezas de madera expuestas no se encuentran en absoluto afectadas por la acción de organismos xilófagos.

La pérdida de arena, en ocasiones ha dejado al descubierto un estrato formado por cieno compacto y que amalgama numerosos objetos de interés arqueológico - aparte de madera procedente de la propia estructura del pecio. En este estrato se aprecian fragmentos de cerámica; en una ocasión se puso de manifiesto una suela de zapato en cuero con clavos de latón; fragmentos de láminas de plomo, probablemente del forro del casco; fragmentos de textil, etc. Esta unidad estratigráfica no ha sido intervenida hasta el momento, limitándose nuestro trabajo a su documentación.

#### 8.5.6.12.2.-Riesgos

El pecio se encuentra sometido a varios factores de degradación, el dar por supuesto que un yacimiento arqueológico subacuático, por permanecer sumergido, está libre de sufrir menoscabo en su integridad es un error muy común entre los profanos a esta actividad. En realidad, a pesar de las buenas condiciones que en ocasiones ofrece a



Dos servidores de alcuza, previa su retirada, tras ser removida la concreción que los enmascaraba.  
Fot: MSC.

la conservación de objetos, este recurso cultural se encuentra sometido a riesgos considerables, mucho más en este caso, cuando se trastocaron tan seriamente las condiciones que habían protegido hasta ahora al yacimiento.

El pecio se encuentra sumido en un proceso de deterioro activo, en caso de no tomar medidas urgentes, perderá parte importante de su estructura, sometida a una fuerte y constante actividad mecánica ocasionada por las corrientes generadas por las mareas y a la actividad comercial en el inmediato muelle de Mirasol. Este fenómeno ya ha sido documentado en el Puerto de San Peter Port, en la isla de Guernsey, Gran Bretaña, donde las maderas de un pecio romano fueron puestas al descubierto, por las turbulencias provocadas por las hélices de los barcos que cruzaban sobre él (Navis s.f.)<sup>562</sup>.

Como en todos los yacimientos subacuáticos, los factores de degradación presentan dos categorías en función de su origen: los de origen antrópico y los derivados de los procesos naturales. En el caso de Interferencias antrópicas hemos identificado los siguientes factores:

**Tráfico marítimo:** las maniobras de los buques en el canal, aparentemente intervienen en el desplazamiento de la arena que protege al pecio. La actividad mecánica desarrollada por la fuerza transmitida al agua por las hélices de los buques, incide directamente sobre las estructuras y objetos conservados del pecio. Una embarrancada accidental, hecho ya ocurrido en sus proximidades, tendría



Se puede apreciar un pequeño tramo expuesto de la malla tridimensional, con los organismos adherentes que favorecen la sedimentación. Fot: MSC

<sup>562</sup> En este caso las autoridades británicas, ordenaron la inmediata excavación y conservación del pecio.



consecuencias desastrosas para la conservación de este ejemplo único de la navegación del siglo XVI<sup>563</sup>. La recurrencia en tales embarrancamientos es constante, no habiéndose solucionado definitivamente este problema ni siquiera con la ejecución del dragado que dio lugar al descubrimiento del pecio.

Afectación por expoliadores y cazadores de recuerdos, alimentada por el elevado desarrollo del buceo deportivo en esta ría y la atención que genera este excepcional yacimiento.

Otra actuación humana que compromete la integridad del yacimiento es la de la pesca, tanto deportiva como profesional. Diversos aparejos y sus restos han sido descubiertos interactuando con los restos conservados del buque. Entre los elementos de cronología actual están los aparejos de pesca, principalmente redes de enmalle y aparejos de línea. Si bien la mayoría no se han depositado tras el último dragado, sino en algún momento anterior, sí se han identificado algunas piezas de pesca de cefalópodos cuya pérdida es reciente. La presencia de aparejos, algunos depositados recientemente, nos pone de manifiesto que el pecio ha comenzado a ser un punto de atracción para la fauna y con ello de la actividad de pescadores, cuya actividad es un factor de riesgo para la integridad del yacimiento. La afectación de esta actividad sobre el pecio fue documentada durante los trabajos desarrollados



Cuadernas y traca suelta hacia la proa. La línea blanca es un cable de aceleración de un motor depositado con anterioridad al último dragado. Apréciase el comienzo de la colonización por biológicos en marzo de 2012. Fot: MSC

<sup>563</sup> El 26 de noviembre de 2008, se produjo esta circunstancia al embarrancar en este lugar un mercante británico de bandera gibraltareña de 120m de eslora (La Voz de Galicia 2008). Anteriormente había embarrancado, también debido al escaso calado, el mercante español Beza, de más de 85m de eslora, el 11 de abril de 2007 (Serrano 2007).

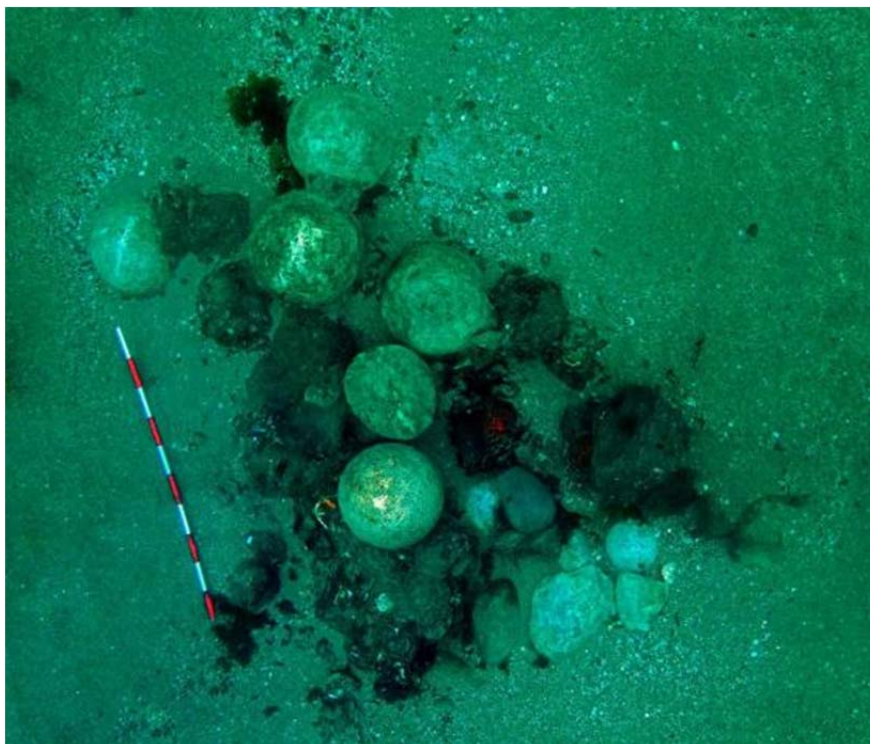


sobre el pecio en el año 2012.

Los dragados periódicos del canal, imprescindibles para mantener, la operatividad del muelle de Mirasol son una espada de Damocles pendiente sobre la integridad del yacimiento.

Factores naturales que afectan a la conservación:

Los procesos electroquímicos evidenciados entre los diferentes objetos metálicos que componen parte del contexto arqueológico del pecio. El deterioro es progresivo, irreversible y prácticamente inevitable, a menos que dichos elementos se extraigan y se traten adecuadamente<sup>564</sup>.



Bolaños de artillería sobre el pecio de Ribadeo. Fot: MSC.

- La acción mecánica producida por las fuertes corrientes consecuencia del tránsito de las mareas, son un factor erosivo de primer orden. En ocasiones (año 2012) hemos podido constatar el desplazamiento de piezas de madera de la estructura del buque.

-La acción biológica sobre los elementos expuestos se pusieron de manifiesto desde el momento mismo de su descubrimiento. Organismos xilófagos y aquellos que desarrollan sus ciclos vitales adheridos a una superficie tienen graves consecuencias para la conservación y no únicamente sobre el interior de la madera y su superficie.

---

<sup>564</sup> El empleo de ánodos de sacrificio sobre materiales metálicos de interés patrimonial sumergidos, es un mecanismo que actualmente está aplicándose en diferentes lugares a nivel experimental.

El yacimiento se haya en riesgo por la pérdida de arena en gran parte del yacimiento<sup>565</sup>. Únicamente en aquellos lugares protegidos por la malla tridimensional, se ha mantenido a lo largo del tiempo la arena protectora. La munición de piedra, si bien no corre riesgo aparente de destrucción por causas mecánicas, sí corre el peligro de ser extraída por incontrolados, dado su valor estético.

#### 8.5.6.12.3.-Estudio y protección

Se deben garantizar las medidas de protección que un yacimiento de esta importancia exige. La protección mediante una malla tridimensional que cubra y fije el sedimento sobre el yacimiento nos parece la mejor solución provisional. Esta malla habrá de depositarse cubriendo la totalidad de la superficie del pecio. Es una solución económica, inmediata y de rápida instalación, aunque necesariamente temporal. Las medidas definitivas de conservación pasan por el estudio y retirada de este yacimiento a un lugar que garantice la conservación su largo plazo.

La retirada puede realizarse tras una excavación del pecio total o parcial hasta el estado en que permita proceder a su traslado. El depósito definitivo del pecio puede realizarse, bien en un punto controlado de la propia ría de Ribadeo como en otro



Trabajos en el pecio de Ribadeo en junio de 2015. Proyecto ForSEAdiscovery. Fot: MSC

<sup>565</sup> Es posible que este proceso de exposición del pecio continúe acelerándose, pues por fotografías facilitadas por buceadores deportivos que acudieron a este pecio después de nuestra presencia, se puede apreciar una botija que habíamos localizado, la cual permanecía enterrada en el sedimento, encontrándola estos buceadores posteriormente expuesta.

lugar, tanto en el medio marino como en el más controlado de un lago o pantano<sup>566</sup>. El recurso a la extracción y posterior exhibición de este buque nos parece interesante contemplando el éxito cosechado en casos semejantes en Estocolmo, Portsmouth, Ulu Burun,... (UNESCO 2014). Este buque sería el único ejemplo en el mundo de un buque militar español, o al menos al servicio de la corona, del siglo XVI. Un reclamo tan poderoso como el único galeón español visitable en el planeta no nos parece despreciable a la hora de mostrar y rentabilizar socialmente el Patrimonio Cultural de este país.

El paso inmediato para su conservación, que se debería adoptar cuanto antes, sería la protección del conjunto con una malla tridimensional que impida la pérdida de arena sobre el pecio, a la espera de la adopción de medidas definitivas de conservación.



Cabuyería en fibra vegetal sobre el pecio del pecio de Ribadeo. Fot:

La situación ideal conllevaría el estudio, restauración y puesta en exhibición de este sensacional hallazgo, único ejemplo de su tipo conservado en el mundo. La referencia cultural a España, sus buques y el siglo XVI, es una evocación muy fuerte en la mentalidad no sólo de las sociedades occidentales. El referente cultural de los grandes galeones españoles, bien transportando bienes del Nuevo Mundo o peleando al servicio de la monarquía ibérica, está asumido dentro de la cultura contemporánea. Filmes, libros y hasta series televisivas tienen en este referente la trama perfecta para realizar productos de éxito. Paradójicamente nuestro país ha sido incapaz de rentabilizar este recurso, hasta el punto de que no existe en todo el planeta una referencia hacia una excavación científica de un gran buque de combate español de este momento, ni tampoco la posibilidad de contemplar, al modo de otros museos europeos, un buque de estas características. Éste podría ser el primero en todo el planeta.

---

<sup>566</sup> Referencias a todas estas situaciones aparecen en numerosos proyectos e intervenciones en diferentes países.



### 8.6.7.-Pecio Baiona 1

Como paso previo al dragado e instalación de un pantalán flotante que facilitara las visitas a la réplica de la carabela la *Niña (Santa Clara)* de Vicente Yáñez Pinzón, en el año 2013 se realizaron tres sondeos en el punto escogido para ubicarlo que dieron como resultado la localización de cuatro pecios, tres de cronología contemporánea y pecio que hemos datado en torno al siglo XVI.

La estratigrafía en este punto mostraba una capa superficial de fangos y arena fina compacta de unos 10 cm de espesor, con abundante material de origen antrópico de cronología contemporánea reciente. Bajo ella se dispone un estrato de cascajo compuesto de arena suelta con abundante conchuela. Bajo esta capa comienzan a aparecer piedras y cantos. Bajo ella, a una cota de -60 cm desde el estrato superficial, se sitúan los restos de una embarcación de madera que supusieron el final del sondeo central de los realizados.

Las piedras sueltas eran de tamaño variable, desde pocos centímetros a alrededor de la veintena de kilos. Estas piedras están constituidas por elementos pertenecientes a diferentes familias geológicas. Así se describen cuarzos, cuarcitas, granitos, calizas y sílex. Esta disparidad de orígenes la explicamos debido al aporte de lastres de barcos, siendo precisamente las situadas en este sondeo parte del lastre del pecio que en él se localiza.

Es en estas dos capas inferiores, la de cascajo y piedras donde se localizaron los materiales de interés arqueológico y que consideramos asociados precisamente al naufragio. Entre las piedras se documentaron fragmentos de madera sueltos, sin



Pecio Baiona 1, aspecto de las primeras maderas sueltas sin conexión. Fot: MSC

conexión. Bajo la capa de piedras se sitúan los restos de una embarcación que por tipología y la presencia de la boca y asa de una vasija tipo tonelete, nos remiten a ese período cronológico. La ausencia de clavazón de metal en el pecio, sustituida por pasadores de madera afirma la misma cronología y un origen cultural hispánico - Atlántico para el pecio.

Han sido localizadas tres cuadernas de unos 10 centímetros de ancho y una altura similar, separadas entre sí por claras de unos 10 a 15 cm de ancho.

La parte del pecio descubierta se caracteriza por un conjunto de tres cuadernas junto a genoles y varengas y varias tracas. Las cuadernas tienen en torno a 10 cm de ancho por una altura que oscila entre los 10 y 15 cm. Las cuadernas están separadas por claras de unos 15 cm de ancho, rellenas de piedra del lastre.



Bajo las cuadernas se sitúan las tracas del forro de un espesor en torno a los 4-5 cm. Estas piezas se unen a tope con la característica de que, al menos en las dos que pudimos estudiar, existe de un listón de madera en el punto de unión de ambas tracas, fijadas a la superior. Este listón discurre por debajo de la cuaderna con lo que lo suponemos anterior a ésta. Esta disposición es totalmente nueva para nosotros, aunque pudiera parecerse a un palmejar, su función de momento se nos escapa. Dada su situación, en el punto de unión de dos tracas, pudiera tener alguna relación con la impermeabilización del casco. Esta pieza, sí parece estar fijada mediante clavazón metálica.

El tamaño del pecio sólo lo podemos deducir por las dimensiones, tanto de las cuadernas como del espesor de las tracas del casco. Según esto podemos suponer para la embarcación una eslora en torno a los 10 m, con un máximo de unos 14m.

La orientación del pecio es perpendicular a la playa de la Ribeira, en una disposición aproximada oestenoroeste - estesudeste.



Pecio Baiona 1: Aspecto de una cuaderna donde se aprecia un pasador de madera, sustitutiva de la clavazón de metal. Fot: MSC.

La playa de la Ribeira, frente a la que se sitúa el pecio, se empleó históricamente como punto de apoyo, fondeo y varada, además de servir para la construcción de buques. Estas actividades explican, en un área tan reducida, la presencia de nada menos que cuatro pecios, tres de embarcaciones con cronología contemporánea y uno de cronología moderna antigua. El abandono de embarcaciones en desuso, o su pérdida en los fondeos por cualquier causa que determinase su abandono definitivo, explica la presencia de los restos hoy localizados.

La situación estratigráfica del pecio localizado durante los sondeos, situado bajo una capa de piedras de mediano tamaño, inferior a la capa de arena y conchuela que se encuentra sellada por la capa de fango superficial, indica su antigüedad.

La capa de fango superficial se formó a lo largo del siglo XX (con mayor intensidad en su segunda mitad) consecuencia por una parte del incremento de población experimentado por la villa de Baiona - con los aportes subsiguientes al medio marino de desechos y aguas residuales sin tratar- y por otro del resguardo que dio a la dinámica marina la construcción de las diferentes estructuras portuarias, especialmente un dique de abrigo. La reducción de la influencia del oleaje favoreció la sedimentación de sedimentos finos en todo el puerto que sofocaron la actividad biológica generadora de la capa de conchuela.

Este fango se nos presenta hoy en día con muy poca actividad de fauna sobre todo malacológica, lo que contrasta con su abundancia en el estrato inferior de arena sin fango. Queda de manifiesto que la fauna en los fondos del puerto desapareció en



Pecio Baiona 1: dos tracas en conexión a la derecha, a la izda. Cabeza de una varenga o un genol, en la parte superior, parte de una cuaderna. Fot: MSC



Pecio Baiona 1: Cuello y asa de un tonelete asociado al pecio. Fot: MSC.

gran medida sofocada por los aportes en el último siglo. Al sellar este estrato, obtenemos una cronología relativa por la cual deducimos que el pecio se situó en algún momento de la historia anterior al siglo XX.

La presencia del pecio inferior al estrato de arenas y bajo la capa de piedras, es un criterio relativo a tener en cuenta en el sentido de que antes de la construcción de las infraestructuras portuarias, los fondos de este puerto debieron ser bastante dinámicos en función de la influencia del oleaje producido por los temporales. Esta dinámica lleva a que los elementos más pesados vayan sedimentando en las capas inferiores, precisamente hasta donde alcanza la influencia dinámica del mar.

Sabemos por lo tanto que el pecio se sitúa en una cota inferior al estrato sedimentario<sup>567</sup> formado en el siglo XX, en el cual se situaban los otros pecios localizados, con lo cual es anterior a éste. Sin embargo, a priori no podríamos determinar una datación aproximada, por cuanto consideramos que el horizonte estratigráfico donde se ubica, ha sido formado a lo largo de un largo período, correspondiente al menos con el momento histórico de la villa de Baiona. Para ayudarnos a afinar la cronología podemos acudir a otras fuentes tales como la tipología constructiva del propio buque así como a los elementos muebles asociados.

La existencia de pernos de madera como elemento fijador de las tracas del costado a las cuadernas, nos remiten a una tradición constructiva atlántica, probablemente hispana, de un período postmedieval. La presencia de un elemento tan característico como un tonelete cerámico dentro del pecio, nos afina la cronología hasta situarnos en un momento en torno al siglo XVI.

Los resultados de los trabajos realizados fueron en todo coherentes con los obtenidos durante la prospección y control arqueológico ejecutados anteriormente en la ampliación de la línea de atraque del puerto de Baiona. La única novedad se encuentra en el hallazgo de una embarcación de interés patrimonial en el estrato arqueológicamente fértil.

#### 8.6.8.-Pecio de Remior, Barreiros, Lugo

A mediados de marzo del año 2015 la acción del mar produjo la pérdida ocasional de arena sobre la playa de Remior, ayuntamiento de Barreiros dejando al descubierto un importante pecio, datado tipológicamente en el entorno del siglo XV. Se trata de los restos de un buque de madera construido en tingladillo del que se conserva parte de las cuadernas, quilla y tracas del pantoque.

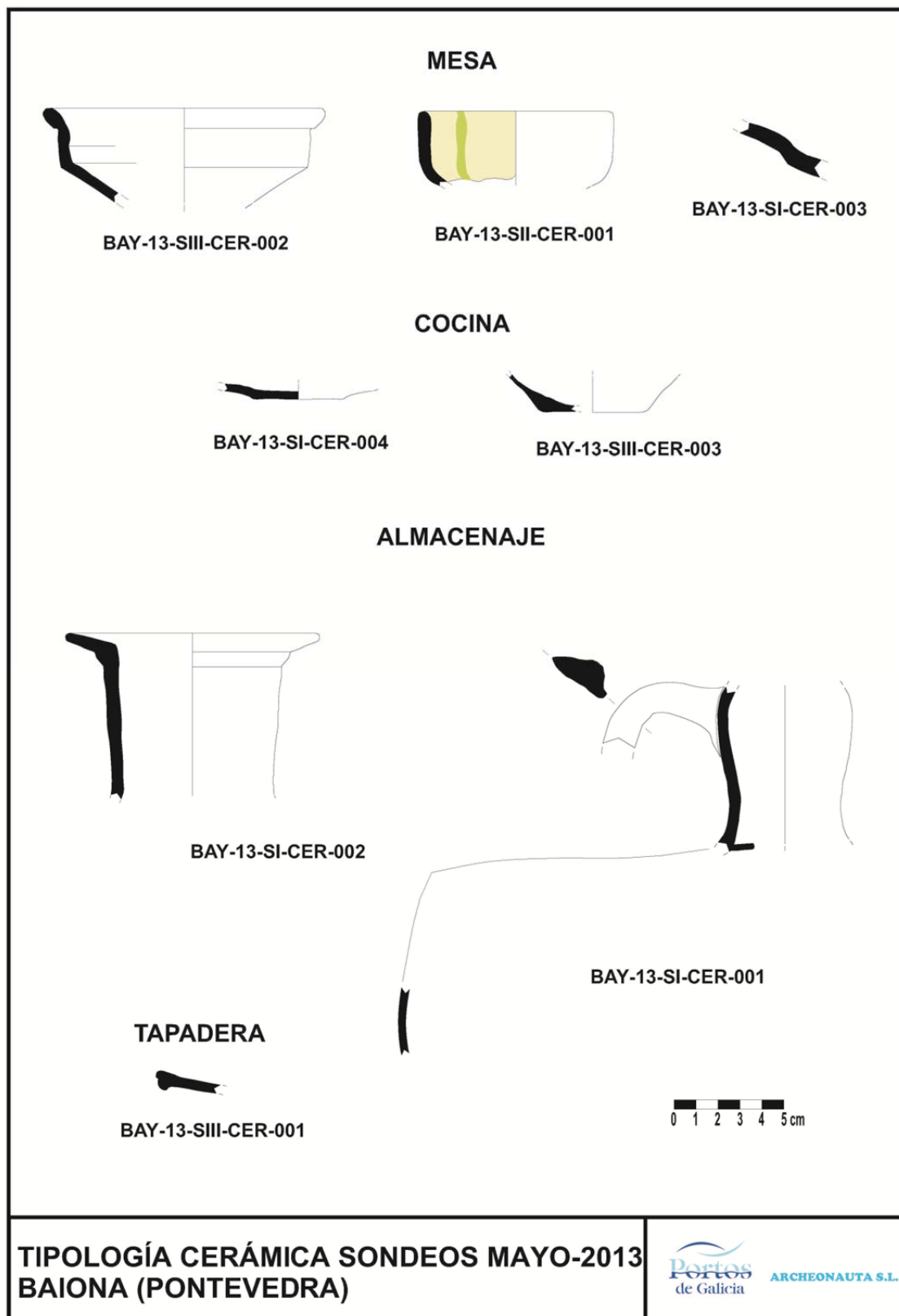
El pecio fue descubierto por un particular y, tras tener conocimiento, la Consellería de Cultura envió un equipo con objeto de inspeccionar el yacimiento. Aunque cuando acudieron al lugar, los restos habían desaparecido, estimándose que volvieron a ser cubiertos de nuevo por la arena.

La empresa de Arqueología *Zeta Arqueoloxía*, encargada de los trabajos, extrajo de los restos del pecio 5 muestras de madera que no permitieron obtener resultados válidos de datación.

El buque fue descrito por los encargados de su estudio como construcción sistema de casco previo y forro a tingladillo, característico y con paralelos conocidos (Newport, Barceloneta I, Urbieta...) del siglo XV (Zeta Arqueoloxía 2015).

<sup>567</sup> Volvemos a incidir que este mecanismo sedimentario sólo se puede producir en aquellos fondos donde no exista dinamismo.

Es una lástima que este magnífico yacimiento, de *interés internacional* (Nayling 2015), dadas sus características, no sea estudiado y se carezca de los medios necesarios que garanticen su conservación.





### 8.6.9.-Pecio de El Parrote, La Coruña

En el año 2001, dirigimos una prospección arqueológica subacuática del área afectada por las obras previstas de dragado general del puerto coruñés. Durante los mismos se pudo constatar que el área de intervención se hallaba ya afectada por dragados antiguos, habiéndose destruido cualquier registro arqueológico preexistente a nuestra época. Sólo se conservaba un área residual que no ha sido objeto de dragado alguno hasta el momento, situada entre el castillo de San Antón y la dársena del puerto coruñés. Allí se localizaron numerosos objetos muebles y varios pecios de diferentes épocas. Sobre esta superficie se localizaron dos áreas en las que se documentaron numerosos objetos de cronología compatible con el ataque inglés de 1589. En concreto se identificaron varios recipientes cerámicos tipo botijas<sup>568</sup>. Asimismo y, asociada a ellas, se recuperó una espada ropera de lazo completa. La bahía coruñesa ha dado lugar a numerosos hallazgos de cultura material en consonancia con la importancia estratégica que este puerto alcanzó durante el gobierno de Felipe II<sup>569</sup>. Lo que resulta llamativa es la concentración de estos materiales, en un lugar muy concreto, a escasos dos metros de profundidad, y en las



Pecio de Remior. Se aprecia la clavazón de hierro y el tingladillo sobre la cuaderna a la izquierda. Archivo, fotógrafo desconocido.

inmediaciones de las peligrosas rocas de San Miguel, hoy englobadas en los rellenos efectuados en esta zona a partir de la década de los años sesenta del siglo XX.

Con anterioridad, en torno a los años 50 - 60 del siglo XX, en las piedras de San Miguel, se extrajo un cañón de bronce con asas. Sus características presentan rasgos compatibles con la artillería de la época propuesta. Otra pieza de artillería, en este caso ligera, de hierro forjado y recámara abierta, denominada falconete, fue

<sup>568</sup> En la misma zona se recuperaron anteriormente otros contenedores cerámicos similares a los descritos que hoy se encuentran en colecciones particulares y depositados en el Museo Arqueológico del castillo de San Antón.

<sup>569</sup> No olvidemos que la Armada de 1588 partió de este puerto.

dragada en las proximidades del castillo de San Antón. Este elemento, depositado en el Museo Arqueológico de La Coruña, fue atribuido<sup>570</sup> a la dotación del galeón *San Juan* y así consta en su ficha de inventario. Su tipología es, asimismo, coincidente



Radiografía realizada a la empuñadura de la espada localizada sobre el supuesto pecio del Parrote, La Coruña.

con el momento que tratamos.

El hallazgo de la citada espada ropera con guarnición de lazo, es coherente cronológicamente hablando con el resto de materiales localizados, dado que este tipo de espada - un modelo de corta trayectoria y que se vería pronto sustituido por las guarniciones cazoleta. La espada ropera - de origen probablemente español - tuvo una amplia difusión en Europa desde los primeros años del siglo XVI hasta finales de la siguiente centuria. Era principalmente un arma de estoque<sup>571</sup>. Su evolución fue



<sup>570</sup> Desconocemos el criterio.

<sup>571</sup> CALIZZANO, C., 1990. El gran libro de las armas blancas. Editorial de Vecchi, Barcelona.

rápida, estimulada por las técnicas cada vez más sofisticadas de esgrima, pues las espadas de guarnición de lazo fueron sustituidas, a principios del siglo XVII, por las de taza o cazoleta. No son muchos los ejemplares de este tipo de armas que se conservan en nuestros días. Fuera de la arqueología subacuática, pocas veces se recupera una espada completa del pomo a la punta.

La pieza fue sometida a un estudio mediante rayos X, donde se puede apreciar claramente toda su estructura interna, así como que la misma, en el momento de la inmersión, se encontraba dentro de su funda, al detectarse restos de la contera en su extremo distal.

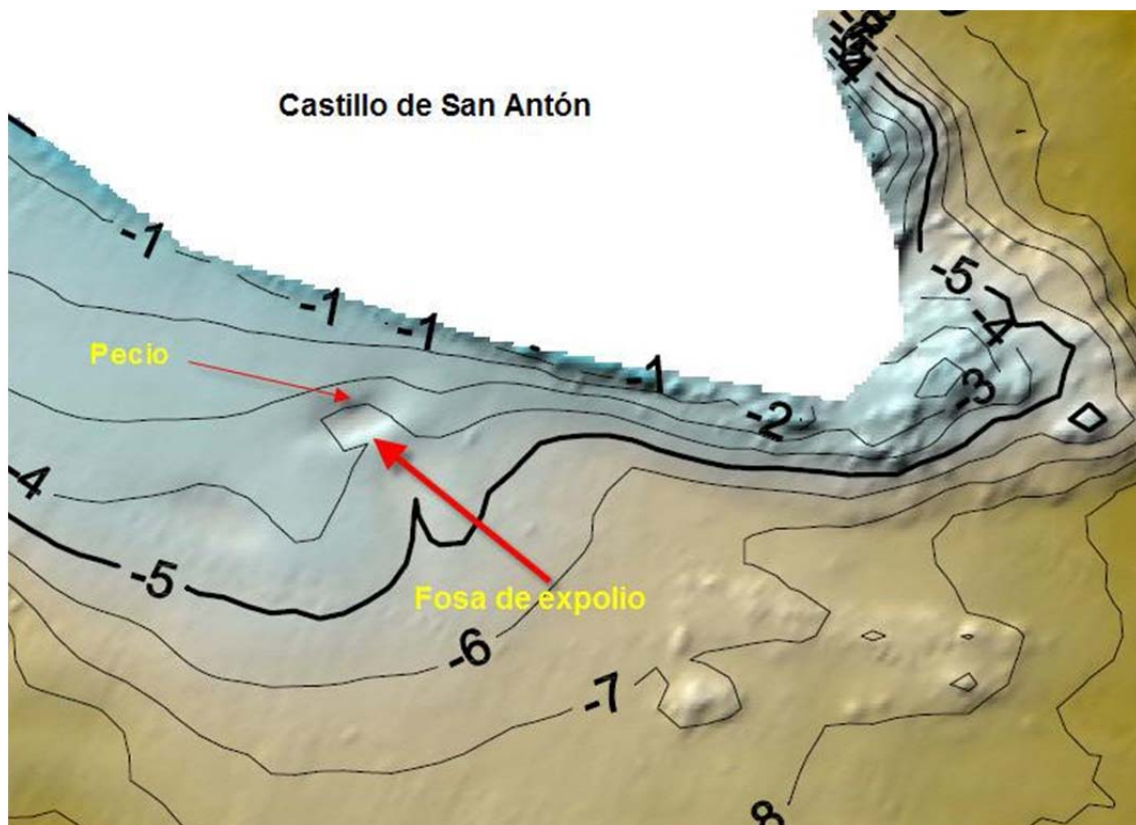


Imagen obtenida con sonda multihaz del pecio de San Antón. CIS.

Las empuñaduras, de madera, estaban cubiertas por cuerdas o trenzas de hilos metálicos, a menudo dorados o de metal precioso, para hacer más pesado el mango, tal y como demostramos con el hallazgo de una empuñadura en el pecio de punta Restelos mostrando esta característica.

Su longitud estaba condicionada por las grandes dimensiones que alcanzaba la hoja, de 85 a 100 cm, llegando a alcanzar de un metro a 130 cm de tamaño total. El ancho de la hoja alcanzaba de 25 a 30 mm. Las hojas de estas espadas provenían de centros de producción especializados: Solingen y Passau, en Alemania; Toledo y Valencia, en España; Milán y Brescia, en Italia; etc. y eran montadas por artesanos locales. Su peso oscilaba entre el kilo y el kilo y medio.

En el arma hallada en el Parrote, son apreciables algunas de las características citadas más arriba. Así su longitud total está en torno a los 110 cm, siendo su ancho difícil de calcular debido a la fuerte concreción que cubre la pieza. Su peso, por la misma circunstancia, es imposible de establecer. En ambos casos son compatibles



con las características generales para este tipo de armas. La guarnición está fabricada probablemente de acero o bien plata, aunque esto último es más dudoso.

La fuerte concreción de materiales adheridos que cubre la pieza, es la que nos permite intuir su configuración general, puesto que de la materia original de que estaba compuesta el arma, nada o casi nada se conserva<sup>572</sup>.

Una de nuestras hipótesis que tendrá que ser corroborada con un inevitable trabajo de campo es que podemos estar ante uno, o más, de los buques hundidos durante el asalto inglés de 1589.

Otra posibilidad es que este pecio estuviera en relación con la media culebrina de bronce extraída de las proximidades del castillo de San Antón en 1952. Esta Media culebrina española de 8 libras y treinta y dos quintales de peso, está fechada en el año 1607, y catalogada con el Número 3212, del Museo Naval de Madrid. Es de bronce; calibre, 105 mm; longitud, 2.500 mm; peso, 1.472 kg. Empleaba bala de hierro de 8 libras españolas. En el segundo cuerpo tiene la siguiente inscripción: AVERÍA AÑO 1607 3ZqZZ (32 quintales) y un escudo partido de Castilla y León muy tosco. Presenta montantes para la cobija, deteriorados, y asas figurando delfines. Es



Angelotes o balas enramadas del pecio de San Antón (la escala está en pulgadas).  
Fot: MSC.

<sup>572</sup> Esta pieza, y los materiales recuperados durante la intervención, fueron depositados en el Museo Arqueológico de La Coruña.



bastarda y reforzada, fundida en Sevilla por la Casa de Contratación a cargo del impuesto de la avería (González-Aller Hierro 1996, 40). Este impuesto se destinaba a armar a las embarcaciones que protegían el comercio trasatlántico con América.

Expuesto en el Museo Naval de Madrid, ingresó desde el Archivo del Viso.

#### 8.6.10.-Pecio de San Antón

La existencia comprobada en el Puerto de la Coruña, en la zona al sur de la isla de San Antón, de al menos un pecio conocido como **San Antón 1**, nos llevó a plantear la hipótesis de que perteneciera a los restos de una de las naves perdidas durante el reembarque del ejército británico en la acción que llegó a ser conocida como batalla de La Coruña o Elviña. Durante este episodio, ocurrido el 17 de enero de 1809, el bombardeo a que fue sometida la flota inglesa mientras estaba fondeada en la bahía coruñesa, hizo que varios buques emprendieran una desordenada huida, teniendo como consecuencia la pérdida de siete transportes, de ellos tres se perdieron y cuatro, después de evacuados, fueron incendiados<sup>573</sup>.

Este yacimiento, conocido con anterioridad por diversos informes, se encuentra gravemente afectado por la actuación de una draga que lo destruyó de manera intencionada, con anterioridad al año 2001. Un buceador profesional había descubierto el pecio y deseoso de conocer su contenido convenció al patrón de una draga que trabajaba en el puerto para expoliar este yacimiento. A pesar de la gravedad de la afección se puede apreciar que parte del mismo todavía se encuentra intacta bajo el sustrato, tal y como su pudo comprobar durante la realización de un



Semi balas encadenadas procedentes del pecio Angra D, Azores datado en 1595. Fot: Alexandre Monteiro.

<sup>573</sup> Los barcos perdidos e incendiados en la bahía coruñesa el 17 de enero de 1809 fueron los siguientes: *Malvina*, (Bear), *Middlesex*, (Robson), *Naiad*, *Nymph* (Trehett), *Purchase*, *Thomas's* (Simpson), *William* (Gaskin), (The Marine List 1809), entre paréntesis los comandantes de los buques.

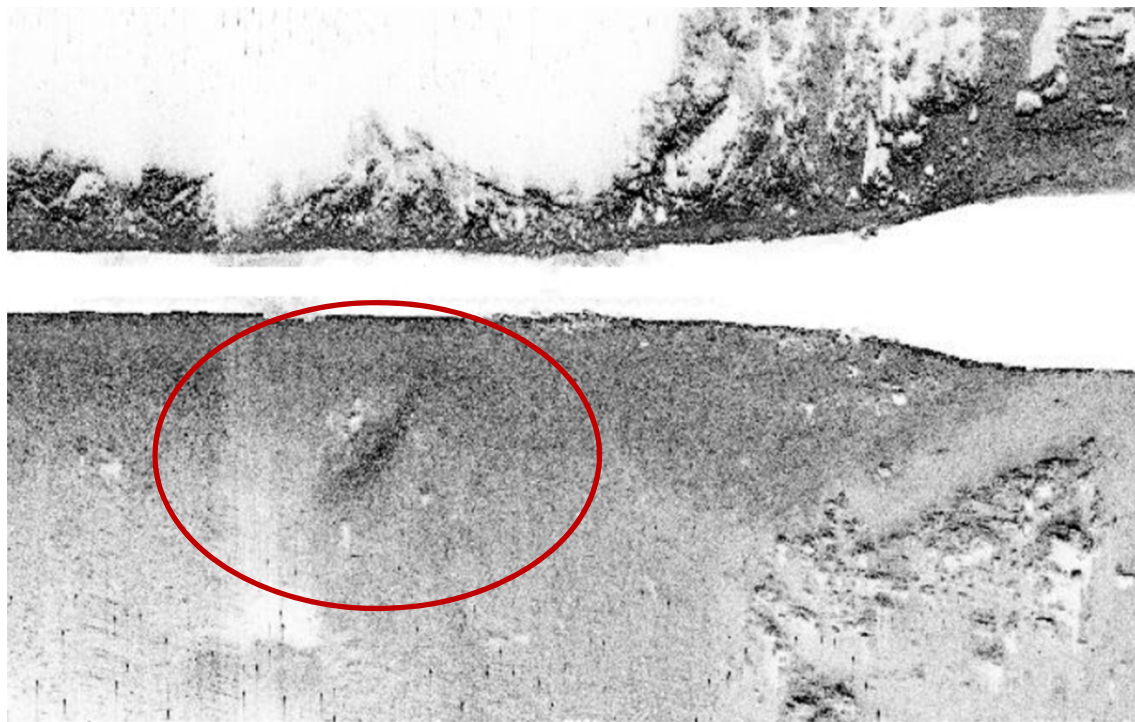
sondeo en el pecio en el año 2008.

Durante los trabajos pocos elementos se pudieron recuperar de cultura material sobre el pecio, por lo que no disponíamos de una cronología fiable sobre el mismo. La presencia de varias piezas de artillería de hierro colado era prácticamente el único rasgo visible del pecio, además de la estructura del casco puesta de manifiesto por la zanja de expolio realizada con la draga citada.

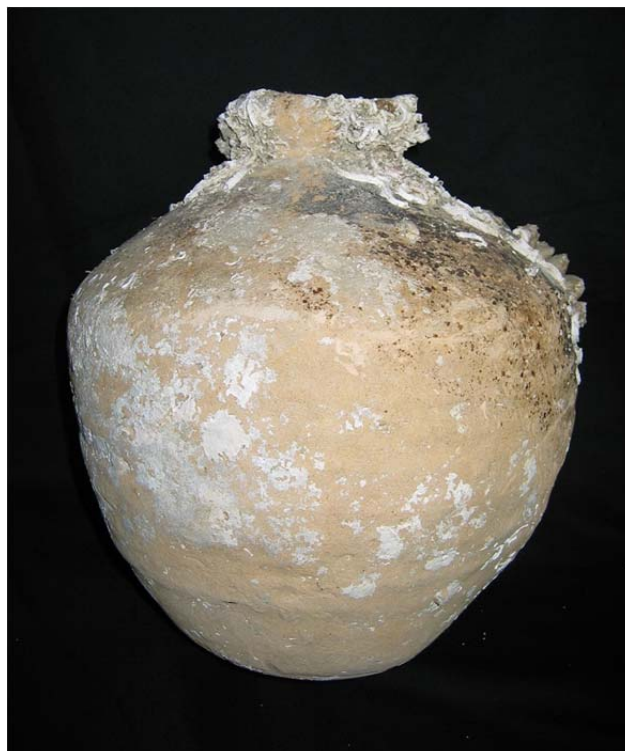
Con posterioridad el hallazgo de balas enramadas de armas de fuego portátiles, o angelotes nos ha llevado a apuntar la posibilidad de que este pecio pertenezca a un momento cronológico anterior, pudiendo estar relacionado con la pieza de artillería recuperada en el puerto en el año de 1952 y depositada actualmente en el museo naval de Madrid. El paralelo con munición similar recuperada del pecio Angra D (Alexandre Monteiro, com. pers.), con una cronología entorno a finales del siglo XVI o inicios del XVII (García y Monteiro 2001), nos ha llevado a reconsiderar nuestra atribución inicial.

En el interior del pecio fue localizada previamente a estos trabajos munición esférica de plomo de pequeño calibre que se encuentra actualmente depositada en el Museo Arqueológico del castillo de San Antón. Asimismo con posterioridad a la destrucción intencionada eran, durante algún tiempo, visibles parte del cordaje del buque todavía adujado entre la arena que lo cubría parcialmente.

Escasos fragmentos cerámicos fueron documentados en este yacimiento, la mayoría englobados en concreciones, siendo todos ellos de pastas claras y rojizas, presentando algunos vidriados melados. Sin ofrecer una fecha clara, si pueden pertenecer a la nueva cronología propuesta, mientras la ausencia de fragmentos cerámicos más recientes englobados en las concreciones parece apuntalar la idea de



Pecio de San Antón a través del sonar de barrido lateral. CIS, MSC.



Botija recuperada del pecio de El Parrote. Fot: MSC.

la mayor antigüedad del yacimiento

Se han documentado sobre el pecio al menos dos piezas de artillería de hierro colado, aunque debido a la gruesa concreción que los recubre, no permite aventurar más características. La primera de las piezas se encuentra a unos dos metros y medio al oeste de la fosa de expolio, enterrada de tal manera que únicamente sobresalía del fondo un fragmento de su culata. En el momento de comenzar la prospección dicha pieza era visible en dos terceras partes de su longitud, siendo apreciables, además de la culata, el primero y segundo cuerpo de la pieza, junto con uno de los muñones.

#### 8.6.11.-Pieza artillera de Corme, Museo del Mar, Vigo

Se trata de una pieza de artillería de bronce de 2190 mm de longitud, tiene un calibre aproximado de 65 mm<sup>574</sup>. Fue recuperada por un buque de pesca en algún punto cercano a las islas Sisargas (La Coruña). Esta <<recuperación>> es un ejemplo más de las consecuencias que para la conservación del Patrimonio Cultural Subacuático tienen las actividades humanas, en este caso las extractivas. La pieza, ocultada por el armador del buque sin dar parte a las autoridades tal y como era su obligación fue finalmente incautada por la Guardia Civil, tras una denuncia, y depositada en el Museo do Mar de Vigo donde tuvimos ocasión de estudiarla. Se trataría de un falconete español de dos libras<sup>575</sup>, probablemente datado entre finales

<sup>574</sup> La pieza presenta un tapón metálico en el ánima que aparentemente está dispuesto intencionalmente sobre la misma. Desconocemos el motivo para ello y el momento en que se instaló.

<sup>575</sup> Agradecemos al investigador signore Renato Gianni Ridella la colaboración en la identificación de esta pieza.



del siglo XVI y principios del XVII. Las marcas grabadas sobre el segundo refuerzo hacen referencia la peso de las piezas: VIII Quintales - LXXII Libras, lo que supone alrededor de 400 kg de peso de la pieza.

| Pieza del Museo del Mar, Vigo | mm    |                                  | mm   |
|-------------------------------|-------|----------------------------------|------|
| Longitud total                | 2190  | Calibre                          | 65   |
| Longitud convencional         | 2015  | Diámetro máximo molduras boca    | 16   |
| Basing / trunion distance     | 760   | Diámetro en el cuello de la boca | 125  |
| Distancia Muñón / brocal      | 1285  | Diámetro en los muñones          | N.D. |
| Diámetro del muñón máx./min   | 58/70 | Longitud de los muñones (máx.)   | 60   |
| Longitud del 1º refuerzo      | 310   | Diámetro en el oído              | 195  |
| Longitud del 2º refuerzo      | 390   | Diámetro en el fogón             | 195  |

#### 8.6.12.-Petón dos Oídos, Punta del Almirante



Pieza de artillería recuperada por un pesquero en Corme, La Coruña. Fot: MSC.

El topónimo punta del Almirante, situado en la península del cabo Finisterre, es un claro indicio de hallarnos ante un punto con posibilidades de albergar elementos de interés patrimonial. Es un yacimiento conocido de antiguo del que se han recuperado objetos en numerosas ocasiones. Las informaciones hablaban de que en este punto se habían recuperado <<bocks<sup>576</sup> de cerveza de bronce macizo<sup>577</sup>>>. Situado entre los 5-10m de profundidad, de él se han recuperado objetos en numerosas ocasiones. Al parecer la Armada Española ha extraído anteriormente piezas de artillería de este punto en fecha desconocida: buceadores de esta institución recuperaron un cañón de

<sup>576</sup> Jarras.

<sup>577</sup> Sin duda hace referencia la información al hallazgo de servidores de alcuza para piezas de artillería de recámara abierta.



bronce, utilizando la información y el barco de D. Moisés Martínez, marinero de Finisterre. Que en el año 1971, el Director General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura diera instrucciones para que unos cañones de bronce descubiertos en la ría de Corcubión fuesen depositados en el Museo Arqueológico de La Coruña<sup>578</sup>, puede darnos idea de la cronología de estos hechos, si tales piezas se refirieran a las extraídas de punta de los Oídos.

También fue descrita en este mismo lugar la presencia de proyectiles de artillería y



Indicación del peso de la pieza conservada en el Museo do Mar de Galicia, Vigo. Fot: MSC.

de armas portátiles sobre el fondo. Todos estos materiales, por sus características, es posible relacionar con alguna de las naves perdidas en octubre de 1596.

El G.I.R.A.S. (Grupo de Investigación y Rescate Submarino), dirigido por D. Rafael Mejuto García y bajo la supervisión del Museo Arqueológico coruñés desarrolló una campaña de búsqueda en el lugar del hallazgo en una fecha tan temprana como 1975<sup>579</sup>. Esta intervención no tuvo resultados positivos, dado que no se pudo localizar ningún otro resto, aunque sirvió para figurar como una de las intervenciones pioneras en Galicia en Patrimonio Cultural Subacuático, en todo el norte peninsular.

Cuando se estaba planificando el reinicio de los trabajos en este punto, <<surge la sorpresa: los buceadores de la Armada con base en Ferrol ya habían estado en el sitio y recuperado un cañón de bronce utilizando como guía a un pescador de Fisterra<sup>580</sup> y como base el barco de este>> (Informe solicitado por el ayuntamiento de Corcubión en relación con actividades de buceadores de la Armada y buque Poseidón s.f.)<sup>581</sup>.

No volvería a ejecutarse ninguna otra intervención arqueológica en la zona hasta el año 1987. El 21 de abril de ese año, dos pescadores submarinos: Carlos Piñeiro Mariño e Ildefonso Goñez Blanco, vecinos de Finisterre, localizaron una nueva pieza artillera en el entorno.

<sup>578</sup> Este depósito nunca se llevó a cabo.

<sup>579</sup> Contaban con las autorizaciones pertinentes de <<Bellas Artes>> y <<Marina>>.

<sup>580</sup> Dn. Moisés Martínez. Según un informe de Don Rafael Mejuto, delegado de Arqueología Subacuática de la FEGAS que consta en el Archivo de dicha Federación. Archivo Miguel San Claudio, N.º 80 de Salida de dicha Federación.

<sup>581</sup> Este informe aparece sin firma ni fecha en el archivo de Miguel San Claudio como copia del existente en la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas.

La pieza era visible en su casi totalidad sobre un fondo de piedras de distintas medidas. Dado su pequeño tamaño, fue extraída del fondo por sus halladores <<para garantizar su conservación>> contando con la ayuda del barquero que esperaba en la superficie. Una vez en tierra, los halladores contactaron con el alcalde de Corcubión<sup>582</sup> que se puso en contacto con Don. Rafael Mejuto García, delegado de Arqueología Subacuática de la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas, quien procedió a informar al Ministerio de Cultura y a la *Dirección Xeral de Cultura* de la *Xunta de Galicia* del hallazgo, además de depositar la pieza en el Museo Arqueológico de La Coruña<sup>583</sup>.

El delegado de Arqueología Subacuática, se desplazó a Finisterre donde los halladores le hicieron constar su intención de actuar conforme a la ley y de que la pieza fuese expuesta en un museo público <<por considerar que la historia pertenece a todo el pueblo>>. La pieza fue transportada por el señor Mejuto y depositada en nombre de los halladores en el Museo Arqueológico de La Coruña.

### 8.6.13.-Pecio de Boca de Sapo

La fecha del hallazgo exacta es desconocida, aunque se produjo en la segunda mitad del siglo XX, siendo su hallador un buzo de Corcubión. Este profesional localizó un número indeterminado de piezas de artillería de tipo y características desconocidas. El lugar se trata de una pequeña ensenada inmediata al cabo Cee relativamente bien



Pieza artillera de recámara de alcuza proveniente del pecio de Petón de los Oídos, Finisterre. Museo Arqueológico de La Coruña.

<sup>582</sup> Dn. Rafael Lema Mouzo.

<sup>583</sup> Según informe sin fecha de Don Rafael Mejuto, delegado de Arqueología Subacuática de la FEGAS que consta en el Archivo de dicha federación. Archivo Miguel San Claudio.

abrigada. El fondo oscila entre los 4 a 10m. El destino final de las piezas fue su venta como chatarra para fundición.

#### 8.6.14.-Bajos de los Miñarzos

Estas piedras se encuentran a una milla al oeste de la punta Remedios, en el seno de Corcubión, al sur del cabo Finisterre, en las cercanías del puerto de Lira, Carnota.

Por referencias de pescadores, conocimos de la presencia de elementos de interés patrimonial en estos peligrosos bajos. La descripción de los objetos hallados e incluía un depósito de piezas de artillería de hierro. Una nueva información de un pescador nos confirmó la presencia de un cañón de hierro en un punto muy concreto de los bajos.

Presentados con nuestro informante en la zona - tras haber pedido un permiso de inmersión por tratarse de una reserva marina - comenzó la prospección arqueológica subacuática en la zona.

No se localizó la supuesta pieza artillera en la zona indicada, aunque sí fueron localizados determinados elementos que nos hacen confirmar la presencia de los restos del naufragio de un buque de interés patrimonial en la zona. En concreto se documentaron concreciones de hierro entre las que se distingue munición esférica de artillería del mismo metal, así como otros objetos entre los que destaca la presencia de plomo en láminas.

En este punto y dada la premura de tiempo disponible, se georeferenció el nuevo yacimiento, quedando a la espera de ampliar los trabajos en futuras campañas.

#### 8.6.15.-Pecio de Corcubión

En el año 1971 personal de la **Armada Española** localizó un depósito arqueológico compuesto por un número indeterminado de piezas de artillería de bronce, las cuales fueron al parecer extraídas. El lugar se describe vagamente como ría de Corcubión. Tras su localización se procedió a la extracción de las piezas artilleras, trasladándolas a paradero desconocido. Enterado de este hecho, el **Director General de Bellas Artes**, dio instrucciones para que dichas piezas se depositaran en el museo arqueológico de La Coruña<sup>584</sup>, sin que finalmente dicho depósito se llevara a cabo. Actualmente se desconoce la localización de estas piezas y si el pecio pudiera pertenecer a alguno de los conocidos existentes en la ría.

#### 8.6.16.-Pecio de la isla de Rúa

Finales siglo XV - 1ª mitad del siglo XVI.

Localizado en esta isla de la ría de Arosa, se ha descrito la existencia de un pecio con materiales cerámicos identificados de origen español con una cronología de la 1ª mitad del siglo XVI, concretamente se trata de recipientes para el transporte y almacenaje de mercancías, y vajilla de producción española, posiblemente del alfar de Triana (Sevilla)(Castro Lorenzo, 2013).

---

<sup>584</sup> Archivo Museo Arqueológico de La Coruña.



### 8.6.17.-Playa de Barra, ría de Vigo

En la ensenada de Barra (Peña 1985) existe un pecio que podría corresponderse con alguna de las embarcaciones perdidas por Drake en la costa norte de la ría de Vigo. Esta segunda embarcación fue excavada en 1983 y 1984 por la Sección de Actividades Subacuáticas del Grupo García Alén de investigación arqueológica bajo la dirección del Museo de Pontevedra.

En los años 1983 y 1984 la Sección de Actividades Subacuáticas del Grupo de Arqueología Alfredo García Alén, bajo la dirección del Museo de Pontevedra, excavó en la playa de Nerga, ensenada de Barra, Cangas del Morrazo los restos de un buque de madera que cronológicamente podría resultar coherente con la Contrarmada inglesa de 1589<sup>585</sup>.



Espabilavelas del pecio de Barra. Fot: Antonio de la Peña.

Se trata de un pecio compuesto de abundante madera constructiva en conexión. Presenta doble forro con las tracas a tope y pernos de unión en madera. No se ha descrito clavazón metálica, lo que podría situarlo en la órbita de la construcción naval atlántica. Se documentaron numerosos objetos, entre ellos elementos de la jarcia fija y de labor como motones, una vigota, cabos, etc. Entre los elementos de uso cotidiano destacan unas tenacillas espabilavelas en las que está representado un busto del emperador Carlos V<sup>586</sup>. Otros objetos de uso cotidiano presentes en el pecio son un barril con conserva de cerdo en salazón, varios proyectiles de plomo, etc.

Destaca la presencia de varias pipas de tabaco de cerámica. Estos objetos comenzaron a fabricarse, al menos en Inglaterra, a mediados del siglo XVI, por lo que es posible su presencia a bordo de un buque de tal origen supuestamente hundido a finales del siglo XVI.

<sup>585</sup> PEÑA SANTOS, A de la, 1985.

<sup>586</sup> Este objeto nos facilita una fecha post quam.



La zona de localización de este pecio es muy rica en cuanto a Patrimonio Cultural Subacuático se refiere, habiéndose documentado en las inmediaciones<sup>587</sup> dos pecios datados en época contemporánea y moderna respectivamente (Luaces Anca y Toscano Novella 1995). Posteriormente identificamos ambos naufragios (San Claudio Santa Cruz 2002) y (San Claudio Santa Cruz 2002) como los pecios de la fragata de la Royal Navy *Stag* (1800) y del buque de la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. Madrid* (1857).

#### 8.6.18.-Bajos de Salaiños

Situados en las proximidades del bajo de Salaiños, entre Cangas y la playa de Barra. En el año 1983 se localizaron dos piezas de artillería en los bajos de Salaiños de Fora, en la costa norte de la ría de Vigo, entre las ensenadas de Limens y Barra (Hidalgo Cuñarro y Sotelo Solana 1985). Durante la década de los años 90, concretamente en 1995, se descubrieron nuevos materiales en este yacimiento parcialmente enterrado en arena que descubre en ocasiones. Entre los materiales localizados se encuentra lo que se ha definido como un arcón (R. Patiño Gómez 2015, 52). Este pecio, con una datación que sus investigadores estimaron de finales del siglo XVI o principios del XVII, fue incluido en la realización del inventario de los yacimientos arqueológicos submarinos realizado por la SAS del Grupo García Alén. Además fueron catalogadas en el Inventario de Xacementos Arqueolóxicos Subacuáticos que realizamos para la Xunta de Galicia con la denominación Cañones do Baixo dos Castros, Cangas, y el número de inventario GA04---083.

Posteriormente, en el año 2009, fueron descubiertas otras dos piezas de artillería un poco hacia el oeste de las primeras sobre las rocas (R. Patiño Gómez 2015, 52). Las cuatro piezas son cañones de hierro fundido, estando, al menos las dos primeras en muy mal estado de conservación debido a la corrosión favorecida por la fuerte oxigenación en aguas tan poco profundas.

#### 8.6.19.-Playa de Rodas, islas Cíes

Con respecto al naufragio en las islas Cíes, al sur de la playa de Rodas, en las cercanías de la punta das Vellas, o punta dos Cañones como también es conocida, consta la existencia del pecio de un buque de madera. Varias noticias orales le hacen referencia: en algún momento de los años 60 del siglo pasado, unos cazadores localizaron durante la marea baja, en las inmediaciones de esa punta, en la playa de Rodas, dos piezas de artillería en bronce que fueron retiradas.

Anteriormente, en la misma zona, durante los trabajos de desguace del vapor Samwater, hundido en punta do Cabalo en 1947, varios operarios recuperaron varias piezas de artillería<sup>588</sup> en este mismo punto. Estas piezas fueron depositadas en la punta de los Cañones y fueron retiradas posteriormente por personal de la Armada Española.

Estas y otras fuentes dan numerosos detalles acerca del estado y situación del pecio, parte del cual queda en ocasiones al descubierto en función de la disposición de la arena del fondo.

<sup>587</sup> Ensenada de Limens, punta Subrido.

<sup>588</sup> Las fuentes difieren entre si eran de hierro o bronce, si fueran de hierro quizás signifique que las mismas no tenían interés para los ingleses que dedicaron sus esfuerzos a salvar las mucho más valiosas de bronce. Si fueran de este último metal, significaría que por el motivo que fuera no pudieron proceder a su salvamento.

Este buque puede corresponderse con el naufragio de una nave perteneciente a la contra Armada de 1589, de Drake y Norris en las islas Cíes<sup>589</sup>. Si este es el buque del que Norris se tomó la molestia de proceder al salvamento de la artillería, y tras no poder salvarlo le dio fuego, todo parece indicar que debe tratarse de un buque de un porte destacado. La presencia de artillería de bronce, además de los esfuerzos para su salvamento, parece indicar la importancia de la nave.

El estudio arqueológico de la Armada de 1588 ha sido objeto de numerosos estudios, (C. J. Martin 1972), (C. Martin 1979), (Martin y Parker 1988), la cual ha sido, y es, profusamente estudiada en Gran Bretaña e Irlanda. Hemos obtenido así una visión de la vida a bordo de estos buques, que han llevado a una serie de conclusiones que sin embargo no ha sido comparado hasta ahora con su contraparte inglesa de 1589 empeñada en una acción similar, como es una fuerza expedicionaria y envueltas ambas en una situación similar de retirada tras sufrir un grave quebranto.

### 8.7.-Conclusiones

La correcta gestión del Patrimonio Cultural Subacuático precisa de mecanismos que permitan su conocimiento y caracterización, sólo así será posible establecer un Plan de Gestión Patrimonial. La desidia de las administraciones responsables del Patrimonio Cultural Subacuático es causa directa de la ausencia de organismo o estructura alguna dedicada específicamente a su conservación, tanto a nivel autonómico como estatal en aguas gallegas. La ausencia de profesionales o aún de personas inteligentes en la materia lastra el desarrollo del estudio del vasto Patrimonio Cultural Subacuático que está depositado, no sólo en las aguas alrededor de la península ibérica, sino en el conjunto de los mares y océanos con presencia hispana en el pasado.

Las razones que justifican una férrea defensa del Patrimonio Histórico es que es un **bien no renovable**. Jamás podrá reponerse la información de carácter histórico perdido a causa de una destrucción patrimonial. El número de yacimientos arqueológicos, sea cual sea el marco que establezcamos - temporal o espacial - es finito, si en un marco determinado destruimos los yacimientos arqueológicos existentes, nada podremos hacer para recuperar la información o los beneficios que esa presencia podría generar, la pérdida será total y definitiva.

La conservación permite, por otro lado, conservar los yacimientos hasta el momento en que puedan ser estudiados y ofrecerán además el valor añadido de su visita, aún sin proceder a su estudio. En un espacio como es el del Atlántico del noroeste peninsular, se concentra gran parte de la Historia de la navegación. Sus elementos materiales han quedado sedimentados y sólo ahora comenzamos a atisbar sus posibilidades.

Las condiciones para la práctica del buceo en esta zona están abriendo los fondos a los practicantes de las actividades subacuáticas. El Patrimonio Cultural Subacuático puede convertirse en un nuevo atractivo si es posible aprovechar este recurso cultural, priorizando su conservación.

Otras intervenciones humanas en el medio subacuático deben ser tenidas además en consideración a la hora de establecer mecanismos para su protección. Intervenciones derivadas de las actividades económicas, tanto si éstas tienen origen en actividades extractivas, como de establecimiento de infraestructuras deben

<sup>589</sup> Pedro Bermúdez al conde de Fuentes. 8-VII-1589. AGS. Guerra Antigua. Legajo 250, fol. 148.

tener en cuenta la posible existencia de elementos constituyentes del Patrimonio Histórico, para así evitar daños que siempre resultan irreparables sobre el mismo. El estudio, protección y divulgación del Patrimonio Cultural Subacuático ha de estar contemplado, no sólo en las intervenciones humanas en los fondos de cualquier masa de agua susceptible de albergarlo, sino que debe incluirse en las tareas de estudio oceanográficos, especialmente en el desarrollado en aguas profundas.

La cartografía de los fondos tanto oceánicos (el 70% de la superficie de nuestro planeta), como de cualquier otra masa de agua debe tener en cuenta el Patrimonio Cultural Subacuático que albergan. Sólo desde el conocimiento podremos garantizar la conservación.

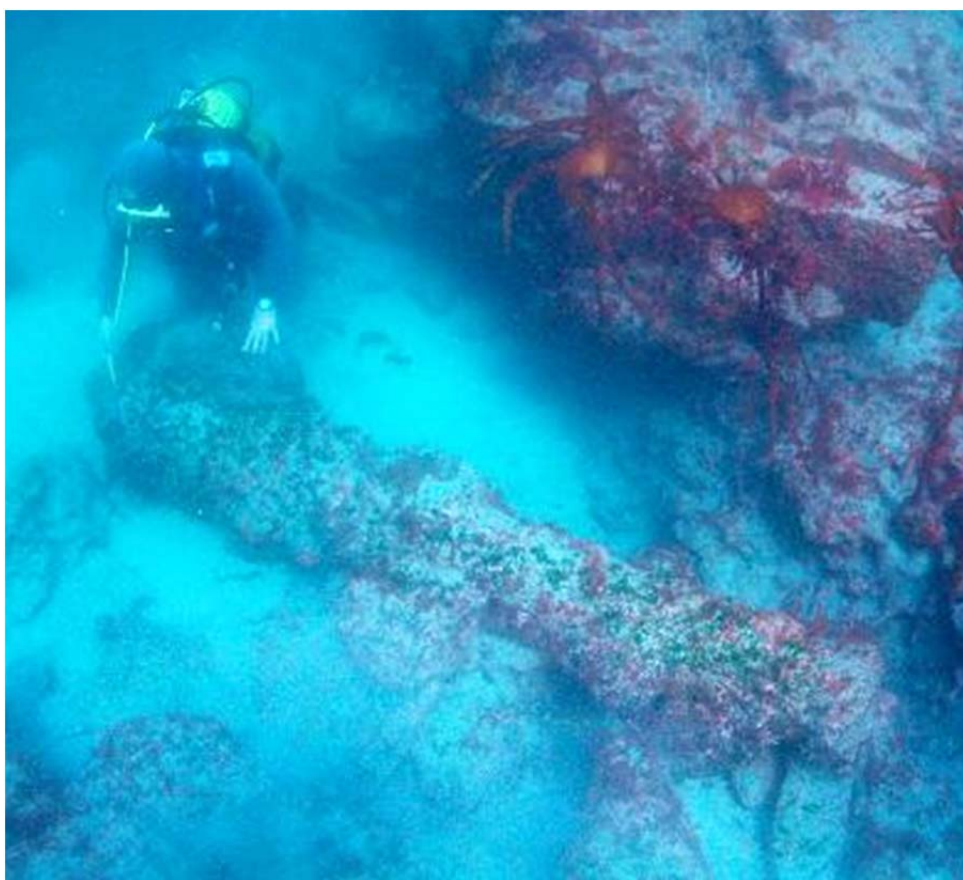
Especialmente lesivos resultan los dragados efectuados en puertos o en el tendido de infraestructuras. Esta actividad puede destruir en pocas jornadas el registro



Trabajos de excavación en el pecio de punta Restelos, Finisterre. Fot: Archeonauta.

arqueológico de cualquier paraje formado a lo largo de milenios de navegación.

Mecanismos naturales resultan asimismo muy lesivos de cara a la conservación de este recurso. Raramente estos procesos son tomados en cuenta a la hora de establecer medidas de conservación del Patrimonio, aunque los daños que provocan resultan evidentes en cualquier análisis que efectuemos.



Pieza artillera de hierro colado N. ° 1 del pecio de punta Restelos. Fot: MSC.



## 9.-BUQUES

Los buques de vela eran máquinas de transporte de mercancías, estructuras portantes y pequeñas aldeas fluctuantes cuyos habitantes vivían aislados, en ocasiones durante largos períodos de tiempo (Castro & Fonseca, 2014).

El conjunto de los reinos que componían la Monarquía Ibérica y sus aliados, facilitaron gran parte de las necesidades de un esfuerzo naval imprescindible para conectar y sostener los territorios de una de las mayores talasocracias de la Historia. Pese a la disparidad de tierras y rangos climáticos que componían el Imperio, no todas las necesidades pudieron ser sostenidas mediante las producciones de los ámbitos de influencia hispánicos.

Ciertas producciones imprescindibles para desarrollar un poder naval propio (metalúrgicas, de construcción naval, armas y pólvora) fueron cubiertas con los recursos propios. Otras debieron ser importadas, como materiales y materias primas imprescindibles para el equipamiento naval cuya producción no alcanzaba a cubrir las necesidades. Del área báltica se importaban alquitranes y breas, lino para la fabricación de velas y cáñamo para la de jarcia y cabuyería (Cerezo Martínez, 1988, pág. 33). La importación de madera para la fabricación de mástiles, vergas y perchas del báltico, se unen a la oferta de esa zona de otros elementos imprescindibles para la construcción naval como son betunes, sebo y cuero (Cerezo Martínez, 1988, pág. 34). Los materiales procedentes del Báltico serán un recurso estratégico durante el período de navegación a vela y en ocasiones será muy dificultoso su acopio en las crecientes cantidades demandadas sobre todo cuando estos recursos debían cruzar aguas enemigas, lo cual en ocasiones fue norma. Esta dependencia de materias primas del norte de Europa y que se transportaban por vía marítima, precisaba de vías de comunicación abiertas. Cuando no se podían mantener por la fuerza, la demanda se cubría mediante intercambios alternativos, más o menos consentidos, por los diferentes gobiernos implicados. La economía Europea del siglo XVI podía soportar guerras prolongadas, pero no podía consentir la pérdida de los beneficios económicos que el comercio ofrecía a las diferentes naciones. Las necesidades de abastecimiento de materias primas harán de este capítulo una necesidad estratégica. Las dificultades de aprovisionamiento directo, a través de mares infestados de enemigos y la necesidad de esos mismos enemigos y de las áreas productoras de no cerrar ese mercado, permitirán la existencia de un comercio soterrado a través de intermediarios y del contrabando, de todos conocido y aceptado. La guerra no puede interrumpir un buen negocio. Resulta significativo el suministro de piezas de artillería de hierro colado inglesas, cuyos ecos podemos rastrear todavía actualmente en las piezas presentes en los buques españoles hundidos en aguas de Galicia. La progresiva complejidad de la guerra en el mar, y las cada vez mayores necesidades de equipar más y mejores buques hará que las exigencias en materias primas, equipamientos, tripulantes y técnicos en las diferentes artes implicadas crezcan exponencialmente.

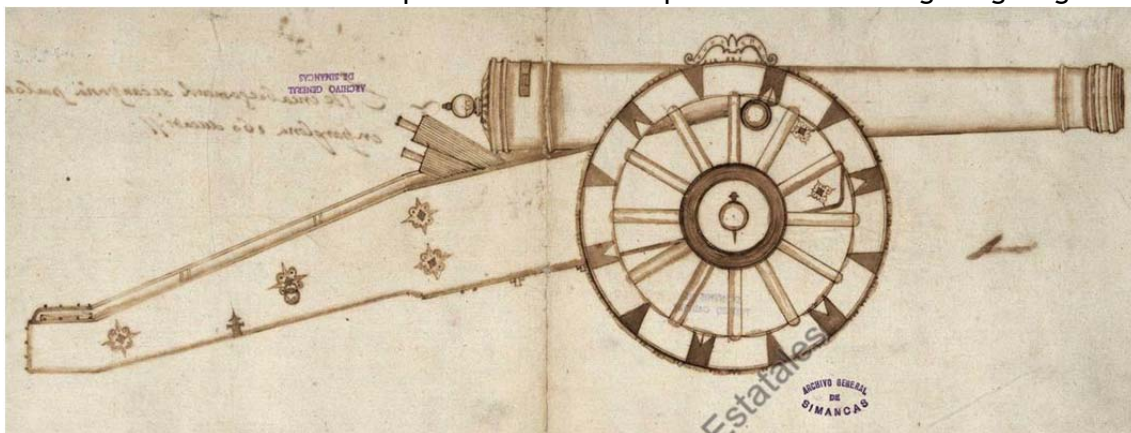
En el campo de la imprescindible defensa de los buques en el mar, Milán era un importante centro productor de armamento, lo mismo que Génova, que además destacaba por su construcción naval (Cerezo Martínez 1988, 33). Algunos de los buques más importantes hundidos en Galicia y que hoy constituyen una parte importante de su Patrimonio Cultural Subacuático tienen allí su origen.

Ragusa, hoy en día la ciudad croata de Dubrovnik, constituyó un importante emporio marítimo en la costa del Adriático aliado con España contra turcos y venecianos. Esta nación estado era una fuente tanto de buques como de marinos en la segunda mitad del siglo XVI. Felipe II, animaba, en carta firmada en Madrid el 16 de marzo de 1591,

a Pedro de Ivella, almirante ragusano a su servicio, al trato con algunas personas de aquella nación <<se vengán a naturalizar y biuir en ese Reino (Nápoles) y en el de Sicilia para que se animen ellos y otros a fabricar naues por la falta que dellas ay en esas partes>><sup>590</sup>.

La Historia Marítima de la Monarquía Ibérica del siglo XVI resulta capital en el estudio de la historia naval mundial, será a partir de los avances en la arquitectura naval hispano-portuguesa de ese siglo, cuando se produzca el despegue marítimo europeo, que permitió a este continente dominar el planeta durante 400 años. Frente a la visión peyorativa tradicional en alguna historiografía, sobre todo la anglosajona (Mattingly, 1985), (Martin & Parker, 1988), ..., acerca de los buques ibéricos durante la Época Moderna, asistimos a la contradicción, ya señalada por Casado Soto, de encontrarnos ante un Imperio oceánico de gestión inviable de no contar con las mejores naves y técnicos de su tiempo para su defensa, comercio y relaciones (Casado Soto 2006). Las embarcaciones ibéricas del Atlántico, desde finales del siglo XV, irán asumiendo nuevas características que permitirán afrontar el nuevo reto que supone el cruce de los océanos. Estos buques comenzarán a adoptar características propias que los diferenciarán de aquellos de la fachada atlántica norte europea, limitados por entonces a la navegación de cabotaje en los mares cerrados del continente. La experiencia obtenida por portugueses y españoles en las primeras navegaciones oceánicas permitió la construcción de buques más adecuados a las nuevas necesidades, además de promover los conocimientos náuticos precisos para cruzar grandes masas de agua sin puntos de apoyo o referencia intermedios. La evolución de buques tales como las carabelas y las naos darán paso a los galeones y a las grandes naos portuguesas que permitirán a estas dos naciones el dominio de los mares y permitirán una primera expansión europea por el planeta.

Un aspecto importante desde el punto de vista arqueológico, es que los buques empleados por cualquier poder político europeo no tienen por qué tener un origen nacional. Así en diferentes flotas y armadas es posible asistir a la presencia de buques procedentes de diferentes orígenes. De la misma manera que hemos visto que en la construcción de un buque y en su armamento tanto las materias primas como los componentes manufacturados pueden tener un origen muy diverso. En las Armadas estudiadas es normal la presencia de buques con origen en diferentes posesiones del Imperio, sus aliados, buques arrendados, etc., incluso podría darse el caso de buques con origen en los países enemigos, capturados o incluso comprados. Buques franceses, alemanes e incluso alguno procedente de las mismas islas Británicas no serán una excepción entre los buques hundidos en aguas gallegas en



Dibujo de un cañón en su cureña con rueda de rayos, finales siglo XVI. AGS MPD, 18, 047.

<sup>590</sup> AGS, GA, Leg. 331-145.

este momento. Con respecto a la península, tres son las áreas atlánticas de origen: el área cantábrica que incluirá a Galicia, Portugal y Andalucía.

Son tres son las actividades básicas de los buques en la época, casi las mismas que han venido existiendo hasta nuestros días, y es que el uso que le damos al océano no ha variado tanto en los últimos siglos. La marina mercante, de pesca y la militar son categorías de buques que han pervivido a lo largo de estos siglos, hasta prácticamente nuestros días<sup>591</sup>. En ocasiones, la tipología de estos buques tendrán características específicas, pero éstas no serán nunca tan evidentes como las que existen hoy en día. En el siglo XVI, la casi total ausencia de exclusividad en las tipologías hizo posible que los buques pudieran adaptarse y aparejar en función de las necesidades que cada una de estas actividades exigían. Los buques podían comprarse, alquilarse, embargar o requisar, y una vez adaptados mediante diferentes reformas acudir a emplearse en actividades bélicas, pesqueras o comerciales. No abunda, aunque exista (F. F. Olesa Muñido 1983), una marina militar propia de los diferentes estados europeos. En el caso español, la fuerza naval se creaba a partir de



Pintura mural de una nao de Armada de finales del siglo XVI en el palacio de Bazán, Viso del Marqués. Se aprecian en los penoles los ganchos destinados a aferrar la jarcia enemiga, evitando la separación de las naves, facilitando el abordaje. Fot: MSC.

diferentes asentistas que, bajo contrato, ofrecían buques a la Corona.

Salvo las galeras, que podemos considerar los únicos buques puramente militares de la época, los *buques armados en guerra* en el Imperio no eran verdaderos buques de guerra, en el sentido de que no eran construidos únicamente para este fin. Normalmente se trataba de buques mercantes que eran adecuados a esta labor

<sup>591</sup> La marina recreativa es la última incorporación a esta lista.



cuando se integraban en alguna Armada, o bien buques pensados para la guerra que podían asumir además funciones comerciales. Es el caso de la Escuadra Ilírica de Pedro de Ivella, cuyos galeones fabricados y diseñados para la guerra no carecían de una considerable capacidad de transporte.

Mientras esta Escuadra no estuvo dispuesta, Pedro Ivella dispuso de sus buques de forma comercial. En carta de Ivella a Felipe II fechada en Nápoles a 3 de agosto de 1591, lo describe así:



Amura de babor del pecio del galeón San Giacomo di Galizia, en Ribadeo. A la izquierda la sección de una cubierta. Fotomosaico: MSC



La mayor parte de los galeones de mi esquadra, e procurado con el Virey entretenerlos con fletes de trigo por cuenta desta ciudad para hallarlos a mano para el tiempo que V. Mag.d me mandare salir , y dos dellos hago entretener en la costa d’España en cargas de lana para Genoua<sup>592</sup>.

Cuando esos mismos buques debían aportar en España una vez organizada la escuadra, el Consejo de Guerra dejó bien claro:

Y está muy bien aduertido que demás de la poluora se podrán traer de Napoles en los nauios de Pedro de Ibella muchas cosas que alla se hallaran mejores y a mejor precio<sup>593</sup>.

En lo que es un nuevo ejemplo de la carga de mercancías o, en este caso, suministros militares a bordo de buques de combate<sup>594</sup>. En esos momentos en Europa <<no había país lo bastante rico para dedicar sus buques de guerra exclusivamente a la lucha, ni Armada lo bastante numerosa para prescindir de buques mercantes>> (Pi Corrales 1983).

Los buques de mayor desplazamiento eran los preferidos para las labores de Armada, aunque los armadores encargados de construirlos preferían buques más pequeños para el tráfico comercial. La razón es que las naves más pequeñas permitían acceder a más puertos, eran más fáciles de marinar y avituallar y tenían una maniobra más sencilla. Además eran más baratos y permitían diversificar el riesgo entre varias



Tracas en el pecio de punta Restelos, ya desaparecidas, donde se aprecian los agujeros de las cabillas. Fot: MSC.

<sup>592</sup> AGS, GA, Leg. 324-213.

<sup>593</sup> AGS, GA, Leg. 411-128. 24 abril 1594.

<sup>594</sup> Pedro de Ivella se hizo cargo asimismo de varias decenas de piezas de artillería en Málaga que trasladó a Lisboa a bordo de los buques de su escuadra.

naves y no concentrarlo en una mayor. Por ello es constante la presión de los Consejos de Guerra para construir buques de mayor porte a pesar de la oposición de los comerciantes (Casado Soto, 1988, pág. 119). La Corona, para vencer esta resistencia, buscará asentistas que le permitan disponer de grandes buques de características que los hagan aptos para el combate, en vez de recurrir al embargo de embarcaciones que en ocasiones no tenían las características necesarias. La mayoría de las naos gruesas construidas en el Cantábrico durante el reinado de Felipe II fueron resultado de las rigurosas especificaciones impuestas por los oficiales del Rey a cambio de los empréstitos de la corona para su construcción (Casado Soto, 1988, pág. 128). A cambio, los armadores debían resignarse a que sus buques fueran embargados bajo estipendio para cumplir las tareas militares que exigía el Estado.

A pesar de empréstitos y apoyos oficiales para construir grandes buques aptos para entrar de armada, la mayoría de los buques existentes en las flotas comerciales eran pequeños buques de cabotaje o de pesca que constituían el nervio de las flotas comerciales del norte de la Península. Esto no quiere decir que estas pequeñas embarcaciones no estuvieran dotadas de valor militar, todo lo contrario, eran integradas en las Armadas para los más diversos fines de apoyo a las embarcaciones de combate o transporte. Además unas flotas mercante y pesquera numerosas eran una magnífica cantera donde reclutar a los marinos y marineros para nutrir las fuerzas de combate. En la Inglaterra isabelina, enemiga irredenta durante este fin de siglo, además de los buques de la reina, buques construidos para la guerra, los *voluntarios* eran naves planteadas para el combate (F. F. Olesa Muñido 1983), aquel que tenía por objetivo la piratería y depredación de los establecimientos y buques españoles. No pertenecían a la Reina, pero sí están a su servicio en las ocasiones que se presenten, y en las que se esperase obtener un botín.

Esta forma inglesa de acercar buques para las actividades bélicas se nos antoja realmente arcaica, más parecida a las expediciones piráticas de los merodeadores nórdicos de la Alta Edad Media, que a las fuerzas militares de una potencia de época moderna. El peaje que debía pagar este tipo de organización es que los armadores aportaban sus buques en base a la esperanza de botín y ellos, y los comandantes al mando de la expedición<sup>595</sup>, acababan limitando sus tácticas a este objetivo, más que a perseguir los propósitos estratégicos de su gobierno. Esta mentalidad hizo cosechar a los ingleses importantes derrotas, siendo una de las más significativas la de la Contrarmada de Drake y Norris en 1589 en La Coruña y posteriormente en Lisboa. A pesar de todo ello, y lo mismo que ocurría en todas las Armadas europeas, el empleo de buques comerciales reclutados para la guerra era la norma general europea (Casado Soto, 1988, pág. 119).

## 9.1.-Construcción

La construcción naval española estará influida por las tradiciones vinculadas a las dos masas de agua a las que se asoma la península ibérica. La navegación en los mares de influencia ibérica tendrá diferentes requisitos. La navegación en el océano Atlántico y en el mar Mediterráneo exigirán características diferentes para los buques que los surcan, a lo que deberemos sumar aquellas demandas que se dan en otros escenarios donde la construcción naval española tuvo asiento, como pueden ser el Caribe, el Pacífico o las aguas en torno a las islas Filipinas. La necesidad de construir buques capaces de satisfacer las nuevas demandas de la navegación transoceánica no nace, como en períodos anteriores a través de ensayos y errores asentados sobre la experiencia. Es ahora cuando surgen los primeros intentos, casi científicos, de crear

<sup>595</sup> Que normalmente eran asimismo inversores en estas expediciones.

una nueva raza de buques apoyándose en los dictámenes de expertos, a través del intercambio de ideas auspiciado por la corona.

Diego Brochero, En 1605, emprendió la extensa tarea de rediseñar más largas y más estrechas las naves españolas. Su propósito era producir barcos que fuesen más pequeños y más livianos:

En su calidad de consejero de guerra, Brochero poseía acceso a las altas esferas del gobierno y disponía de esa forma de una perspectiva que le permitía airear sus juicios y opiniones sobre la necesidad de una reforma de la flota española. Se consagró en cuerpo y alma a la renovación de la marina real. Sus dos objetivos consistían, por un lado, en una reforma radical de la estructura de la marina y de la construcción de las naves y, por otro, en la adquisición de la técnica y pericia de países extranjeros, en particular, Inglaterra y Holanda (Patrick 2000).

670

La diferenciación de tipologías para la Armada del Océano (militar) y la Carrera de Indias no surgirá hasta las Ordenanzas de 1613<sup>596</sup>, cuando las tipologías de buques mercantes y de guerra se bifurcan (Apestegui, 1998). La construcción naval anterior al siglo XVIII, se basaba en la experiencia de los constructores. A pesar de los intentos de normalización que comienzan en el siglo XVI, los cálculos de los ingenieros navales estarán alejados del armamento de buques hasta el siglo XVIII, siendo la construcción naval consecuencia principalmente de un ejercicio empírico. A pesar de que ya desde las Ordenanzas de 1607<sup>597</sup> hay una búsqueda de establecer las relaciones matemáticas en la construcción naval. Cada barco será un espécimen único en función de las soluciones que se aporten en su construcción. No es por tanto



Pc de punta Restelos, a la izquierda agujero de cabilla, a la derecha, huella de un clavo de hierro de sección cuadrada. Fot: MSC.

<sup>596</sup> Ordenanza de 6 de julio. AGI, Indiferente General 2595. En (Apestegui, 1998).

<sup>597</sup> MNM, Colección Fernández de Navarrete, tomo 23, doc. 47. En (Apestegui, 1998).



deseable dar <<valor de categorías>> a lo que pueden no ser más que simples anécdotas (Apestegui, 1998).

### 9.1.1.-Metalurgia

Una parte importante de la industria de la construcción naval la constituye la producción metalúrgica necesaria tanto para la propia clavazón de los buques como para el aprovisionamiento de anclas y artillería, sin contar en su empleo para la fabricación de determinados aparejos y piezas del buque.

En España, Vizcaya presenta a mediados del siglo XVI más de 300 forjas capaces de producir más de 200.000 toneladas de hierro y acero (Cerezo Martínez 1988, 32) que no sólo alimenta la construcción naval ibérica, sino que se exporta incluso a los enemigos de la corona.

La clavazón de los buques de la época se realizaba en hierro y cabillas de madera. Ambos tipos tienen sus inconvenientes: el hierro su tendencia a la oxidación y las cabillas de madera la tendencia que tenían a aflojarse, con el riesgo de desenclavar las diferentes piezas comprometiendo la estanqueidad del buque y aún su resistencia estructural.

El empleo de la clavazón de aleación de cobre no era desconocido, aunque su elevado precio debía sin duda limitar su empleo (Escalante de Mendoza, 1880).

### 9.1.2.-Maderas

Las maderas en los buques españoles del siglo XVI en opinión de algunos contemporáneos, no se sometían a una eficiente curación (Patrick 2000). Esta opinión parece estar un tanto en contradicción con las diferentes tradiciones constructivas implicadas en el compromiso común de facilitar buques para la empresa de la corona hispana. Parece que más bien se trate de la conocida tendencia al menosprecio de todo lo relativo a la navegación hispánica desde el mundo anglosajón.

Pedro de Ivella asentista de Felipe II para la construcción de varios galeones <<lindísimos>>, entre ellos la Anunciada, y el San Jerónimo, hundidos en punta Restelos y punta do Diñeiro respectivamente en 1596 y el galeón Santiago de Galicia situado en el fondo de la ría de Ribadeo desde el año 1597, le relata al rey la manera correcta de cortar y secar la madera en una carta fechada Nápoles el 15 de febrero de 1591: <<cuya madera se guardo curtar con la menguante de la luna pasada, y la de agora, por el umor que con frio se retira en las rayçes y queda saçonada y de mucha dura>><sup>598</sup>.

La madera más empleada en la construcción de la estructura de los buques es la de roble para los grandes buques. Otras especies de madera se empleaban para buques específicos donde se buscaran otras características. Un ejemplo lo tenemos en el empleo de madera de pino en la construcción de pinazas, donde se buscaba más la ligereza en la navegación que la robustez o durabilidad extrema que aporta el roble.

Otros tipos de madera se empleaban para piezas o usos específicos en los barcos. Las maderas utilizadas en la compartimentación interior e incluso en la obra muerta solían ser de pino.

---

<sup>598</sup> AGS, GA, Leg, 318-176.



En lo que respecta a aquellas destinadas a la arboladura o entenas, se procuraba que fuesen lo más livianas posible para no cargar demasiado el peso en la arboladura, lo que iba en contra de la estabilidad. Se fabricaban principalmente de diferentes tipos de coníferas, en las que destacaba el procedente del Báltico, conocido por los flamencos como Prusa (Escalante de Mendoza, 1880, pág. 453).

Otras maderas duras, en las que en ocasiones destacaban las tropicales, eran empleadas en la fabricación de motonería.

El suministro de maderas para la construcción naval tenía un amplio desarrollo en toda la Europa Occidental. Las fuentes donde se talaba la madera no tenían que estar necesariamente en el lugar de construcción, si no que los lugares de tala podían situarse en el otro extremo del continente. En 1586, consta el viaje de una urca alemana, de Emden, a Sicilia con un cargamento de madera consignado a un español. Esta urca fue embargada y participó en la Jornada de Inglaterra de 1588 encuadrada en la escuadra de urcas (Gonzalez-Aller Hierro, y otros 2015, 301).

La importación de maderas es todavía más evidente con respecto a determinados suministros específicos, como es la madera de coníferas procedentes del Báltico, empleadas en arboladuras y entenas. La más empleada en la construcción de la estructura de los buques era la de roble para los grandes buques. Otras especies se empleaban para buques específicos donde se buscaran otras características. Un ejemplo lo tenemos en el empleo de madera de pino en la construcción de pinazas, donde se buscaba más la ligereza en la navegación, que la robustez o la durabilidad extrema aportadas por el roble. Para piezas o usos específicos en los barcos se empleaban otros tipos de madera como las empleadas en la compartimentación interior e incluso en la obra muerta, que solían ser de pino.



Roldanas y pernos de motones provenientes del puerto de Baiona, Pontevedra. Estas piezas solían fabricarse de maderas duras, por lo que tienen más fácil conservación que las cajas que las contenían. De cronología incierta, podrían pertenecer al momento álgido de este puerto, establecido entre finales del siglo XVI y la primera mitad del XVII. Fot: MSC.

### 9.1.3.-Casco

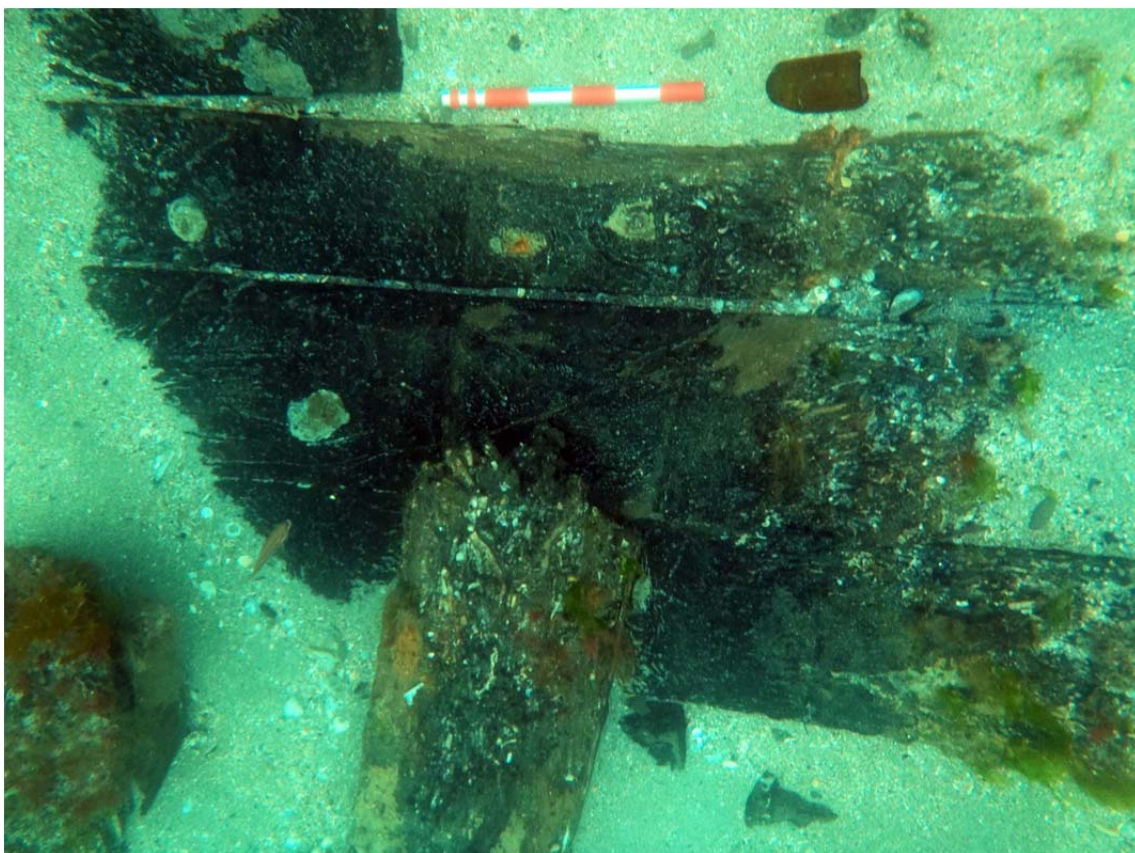
Esta categoría comprende al vaso del buque que contiene a todos los elementos y componentes que lo constituyen. Es el encargado de mantener la estanqueidad y en este caso analizaremos el forro constituido por las tracas longitudinales que lo forman. El casco o forro en los buques cumple dos funciones: la de estanqueidad del casco y la de resistencia longitudinal del buque.

El forro está constituido por tablas de madera o tracas dispuestas longitudinalmente. Dos son los sistemas fundamentales empleados en la construcción de los cascos el forro a paño o a tope y el tingladillo. El sistema a tope o a paño acabó generalizándose antes de la Edad Moderna para todas las embarcaciones de gran porte, no así para los botes, cuyo uso ha pervivido hasta nuestros días.

Las tracas se fijan a las cuadernas mediante clavos de forrar o cabillas de aferrar, también denominados pernos de aferrar. Las cabillas de aferrar son estacas cilíndricas, que según algunos autores (Whitlock, 1982, pág. 28) tienen una relación directa con la eslora del buque, calculada en unos 25 mm por cada 35m de eslora. Estas cabillas de madera ofrecen una unión muy resistente, ya que al estar mojadas, se hinchan y esta dilatación contribuye de manera efectiva a la sujeción.

El casco podemos dividirlo en dos categorías: el comprendido en la obra viva, es decir, la parte sumergida y la obra muerta: la parte emergida del vaso del buque.

En el único caso que hemos podido documentar hasta el momento en Galicia, el espesor de las tracas presentes en el pecio de Ribadeo oscilaba alrededor de los doce centímetros. Nos parece que en este caso debido a las especiales características de



Casco del galeón San Giacomo di Galizia. Fot.: MSC.

este precio, no lo podemos extrapolar al resto de los buques de su época. No hemos de olvidar que éste es un buque construido específicamente con destino a un asiento con la corona y en el cual, según sus contemporáneos, se ha cuidado especialmente su factura.

La estanqueidad, junto a la estabilidad, era un factor primordial en la seguridad de los buques, siendo éstos dos de los factores cruciales a solventar antes de iniciar cualquier navegación. Las tracas del costado garantizaban la estanqueidad, por lo que en caso de que sus costuras no fueran lo suficientemente apretada, se calafateaban con brea y estopa u otras fibras a manos de personal especializado en esta tarea. En ocasiones<sup>599</sup> se ha documentado el calafateado de la embarcación con plomo entre las tracas.

Las formas del casco también sufren una evolución en el siglo XVI, un ejemplo lo tenemos en las popas que sufren una revolución radical desde las formas redondeadas o a la navaresca hasta las popas planas o de espejo (Martínez-Hidalgo y Terán 1957, T4-740).

Es en este momento, cuando se están poniendo las bases para el despegue naval de Europa, cuando en España, de manos de Diego Brochero de la Paz y Anaya, se establece un avance de enorme importancia en la seguridad de los buques en el mar y que no será adoptado por ninguna otra potencia hasta doscientos setenta años después, cuando Plimsoll establece las líneas de carga máxima conocidas en nuestros días como Disco Plimsoll. Como decimos el superintendente de las armadas reales manda situar en los cascos de los buques, unos bazales de hierro <<cuya misión era fijar el límite de flotación permitido con el fin de impedir que los armadores, en su codicia, sobrecargaban los barcos y los ponían en peligro>> (Patrick, 2000).

Sobre el costado se abrirán las portas que según García de Palacio deberán tener dos palmos de anchura.

#### 9.1.4.-Forro

La estanqueidad estaba comprometida en los buques de la época no sólo por la correcta ligazón de las piezas que componían el casco, sino también por la actuación de los organismos xilófagos - moluscos y crustáceos - del que el más conocido es el *Teredo navalis*, denominado comúnmente broma. La broma era una de las causas principales por las que los buques hacían agua, e incluso que se descosieran o faltaran piezas de la tablazón del casco (Baker 1966). Estos organismos, bien se pueden alimentar de madera como buscar refugio en la misma, en ambos casos resultan destructivos para los cascos sumergidos, sobre todo en las aguas cálidas y tropicales. No se conoce ningún tipo de madera que se vea libre del ataque de estos organismos (Margalef, 1958).

No sólo la pérdida de estanqueidad ocasionada por la acción de los xilófagos era un serio problema para la navegabilidad del buque. Las incrustaciones de organismos marinos en la obra viva ocasionaban un menor rendimiento en la navegación, como consecuencia de la resistencia al flujo del agua que suponían. Este problema obligaba a realizar periódicas varadas para proceder a la limpieza de la obra viva y devolver al buque todo su andar (Baker 1966)... que en poco tiempo volvía a perder a medida que nuevos animales y algas se fijaban al casco y se desarrollaban.

<sup>599</sup> Molasses Reef.



Las varadas para proceder a la limpieza periódica del casco hacían necesario tumbar el buque sobre un costado cada vez y eliminar los organismos adheridos mediante rascado y quemado de su superficie mediante chamiza o brusca formada con paja u otros vegetales. Tras la quema se procedía a comprobar el estado de la tablazón y el grado de infestación de xilófagos o incluso la podredumbre de las tracas. Dado que ambas situaciones podían resultar enmascaradas por una superficie aparentemente en buen estado, los carpinteros procedían a hundir hojas metálicas en la madera para comprobar su resistencia.

La corrección de estos problemas se ejecutaba sustituyendo o eliminando las maderas afectadas o sus partes, para ello se empleaba la madera disponible en el lugar de reparación, por lo que no es de extrañar encontrar embarcaciones con diferentes tipos y orígenes de maderas, en función del lugar donde fueran reparados o reformados.

Para evitar los daños causados por la adherencia de organismos, o el ataque de los xilófagos, en España, se desenterró una vieja idea, presente al menos desde tiempos romanos<sup>600</sup>, que consistía en emplomar los fondos de los buques mediante láminas de ese metal sujetas con clavos a la madera del casco de los buques (Baker 1966). En 1514 empezó en España a forrarse de plomo la parte sumergida de los navíos, con objeto de preservarla de los dañinos efectos de la broma. El primer ensayo dio buenos resultados en la carabela Santa Catalina que llevó Pedrarias Dávila al Darien, siendo el inventor un tal Antonio Hernández, al que por Real Cédula dada a 12 de julio del mismo año, se le nombró emplomador de naos, con salario de 25.000



Fragmento de forro de plomo en el pecio del galeón San Giacomo di Galizia, Ribade. Fot: MSC.

<sup>600</sup> Los primeros ejemplos de obra viva forrada de plomo, datan del siglo III a.C. y aunque carecemos de información acerca de su uso en época medieval.



maravedíes (Fernández Duro 1972, IX, 121).

La toxicidad del plomo evitaba por una parte la fijación de especies animales y vegetales (algunas aparentemente toleran mejor esta toxicidad), además de impedir el acceso de los xilófagos a la madera. El recurso a este ingenio aportaba una indudable ventaja, no sólo en lo que respecta a la protección de la madera del casco frente a los moluscos xilófagos, sino a la navegación al disminuir la fijación al casco de organismos que aumenten la resistencia al deslizamiento del buque.

El emplomado de los buques no sólo se realizaba en la Península para los buques de la Carrera. En Filipinas, el 14 de febrero de 1583, se le entregan a Fabián de Robles <<uatro tablas [...] para hazer tableros para tirar el plomo para emplomar las naos de su magestad>> (López Martín, 2015, págs. 90-91). Las planchas de plomo, de apenas un milímetro de espesor, se fijaban al casco mediante clavos de hierro, los cuales, debido a la corrosión, rápidamente se deshacían en contacto con el plomo, forzando a su sustitución periódica. La pérdida de la clavazón, suponía que en ocasiones las planchas se desprendían, perdiéndose y dejando al casco expuesto.

También aparecen planchas de plomo en los pecios que no tienen por qué ser partes del forro de los buques. El plomo en planchas tenía a bordo múltiples usos, entre ellos cubrir con una planchada o teja el fogón de las piezas de artillería o las reparaciones del casco, bien por impactos enemigos o cualquier otra causa. Alonso de Chaves en su Espejo de Navegantes, en las instrucciones para preparar un combate, especifica que el carpintero y el calafate debían estar prevenidos con <<plancha de plomo>> para reparar inmediatamente cualquier impacto enemigo que comprometiese la flotabilidad del buque.



Fragmento de forro de plomo procedente de la ría de Ribadeo. Se aprecian los orificios de sección cuadrada dejados por los clavos que la fijaban al casco de madera. Fot: MSC

El forrar los buques con planchas metálicas evolucionó, casi doscientos cincuenta años después, hacia las planchas de cobre, las cuales ofrecían como ventaja ser más tóxicas que las de plomo, con lo que eran más eficaces a la hora de impedir la colonización, además de aportar una ventaja capital, y es que las planchas podían fijarse al casco con clavos del mismo metal, algo imposible con el plomo, con lo que se evitaba la corrosión diferencial entre dos metales de diferente naturaleza, la corrosión de los clavos y el subsiguiente desprendimiento de las planchas.

La clavazón necesaria para fijar las láminas a la madera del caso, puso de manifiesto un nuevo problema, azote de los metales sumergidos, la corrosión galvánica. Este fenómeno es el resultado de la diferencia de potencial existente entre dos metales cuando están en contacto e inmersos en un electrolito (agua de mar). Se forma entonces lo que se denomina una pila eléctrica. La corriente circula desde el metal de menor potencial (ánodo) al metal de mayor potencial (cátodo). Parte de ese material fuga desde el ánodo - que se degrada y pierde masa a través de los iones del electrolito (agua de mar) - beneficiando en su aporte al cátodo que lo capta.

Este mecanismo electro químico provoca la destrucción del primero, por lo que al fijar las láminas de plomo - o cobre - mediante clavos de hierro, provocaba la paulatina destrucción de estos y el desprendimiento de las láminas clavadas en la obra viva. Para solventar este problema sólo era necesario fijar las láminas con el mismo metal del que éstas estaban fabricadas, lo que sólo resulta factible en el caso del cobre o, mejor dicho, de las aleaciones del mismo.

Esta evidente ventaja se extendió a otros países europeos- ya hemos visto que el supuesto galeón Santiago de Galicia hundido en Ribadeo, y fabricado en Nápoles, empleaba este recurso



Pecio de Ribadeo, en el exterior de la traca del costado de estribor, se aprecian restos de la lámina de plomo que protegía el casco. Fot: MSC



La compañía holandesa de las Indias Orientales utilizó este recurso en sus buques, entre los años 1602 a 1606, forrando la totalidad de su obra viva en plomo. En el caso neerlandés ya habían empleado los forros de sacrificio de pino adheridos al forro del buque mediante numerosos clavos de hierro de cabeza ancha, los cuales al oxidarse servían asimismo de repelente al Teredo (Duivenvoorde (van), 2015).

La instalación de la estructura del forro de los buques de la VOC en los años iniciales del siglo XVII, consistía en aplicar una capa de pelambre y plomo sobre el forro exterior, a las que seguía un nuevo forro de tracas de roble cubierto por una nueva capa de pelambre y un nuevo forro de láminas de plomo que era rematado por un forro de sacrificio de pino (Duivenvoorde (van) 2015). Este sistema holandés no era efectivo en una de las ventajas que implicaba el forro metálico que era el reducir la fijación biológica. El objeto de estas sucesivas capas parece más bien asegurar una completa estanqueidad del casco, funcionando las láminas de plomo como impermeabilizante, con una función añadida de impedir a los organismos xilófagos penetrar más allá del forro de sacrificio de pino. Los organismos incrustantes no encontrarían sin embargo ningún obstáculo a su fijación en la obra viva del casco.

El forro de cobre parece utilizarse por primera vez en un buque de la Compañía de las Indias Occidentales Holandesa. El almirante holandés Piet Pieterszoon Hein ordenó utilizar este sistema en el año en el año 1620, aunque parece que fue abandonado inmediatamente, hasta su reintroducción en la segunda mitad del siglo XVIII.

De todas formas este conocimiento no cayó totalmente en desuso. A inicios del siglo XVIII, Aubin en su Dictionaire de Marine cita lo siguiente:

Les vaiffeaux qu'on deftine pour l'Oüeft, fur--tout pour les lieux éloignez, ont befoin d'un bon doublage, qui foit garni d'une infinité de cloux & de ploc entre le doublage & le franc-bord: on y met même quelquefois du cuivre, afin de garantir le bois de la criblure des vers. (Aubin, 1702)

De este texto inferimos la existencia de un forro de sacrificio con una <<infinidad de clavos>> para adosarlo al casco del buque con gran cantidad de brea entre ambos. Además explica que incluso de vez en cuando de cobre (entendemos que el forro) para preservar la madera del acribillado de los <<gusanos>>.

Tras la introducción a partir de la segunda mitad del siglo XVIII del forro



Lámina de plomo empleada en la reparación contemporánea del buque Hidria, último vapor español en servicio. Fot: gentileza de María José Otero Castro.

de cobre<sup>601</sup>, se emplearán forros de diferentes aleaciones de cobre, latón o zinc que perduraron hasta la aparición de los buques de casco de acero<sup>602</sup> en el siglo XIX.

Para el emplomado no siempre se recurría a cubrir la totalidad de la obra viva. En ocasiones sólo se cubría una parte, sobre todo a partir de la quilla:

los quales despues de auerse bien calafeteado se podian emplomar vna braça desde la quilla para arriba, y lo demas que faltare hasta la lumbre del agua se emplomaran so las costuras, con que los estoperoles se alcance la caueça el uno al otro<sup>603</sup>.

El forrado de cobre, se ordenó en España por Real Orden de 15 de septiembre de 1780, aunque no se llevó a la práctica hasta el fin de la guerra con Gran Bretaña (Trueba 1987 Núm. 16). Más adelante el forro pasó a ser de Zinc o latón (Monjó i Pons, 1856).

En ocasiones se ha empleado láminas de pomo para efectuar reparaciones en los cascos de los barcos, aunque éstas tienen un grosor muy superior a las empleadas en el forrado de cascos.



Fragmento del forro de cobre del vapor británico Geat Liverpool, 1846. Se aprecian las huellas de la clazón, cuadrada, que asimismo debía de ser de cobre. Fot: MSC.

<sup>601</sup> Se introdujo por vez primera en la fragata inglesa Alarm el año 1761, aunque con anterioridad ya se hacen algunas referencias a emplear cobre en los forros sumergidos de los barcos (Aubin 1702).

<sup>602</sup> La acción galvánica entre el casco de hierro y los metales empleados en el forro provocaban la rápida corrosión de los cascos, por lo que ese recurso se hizo inviable en favor de las pinturas antiincrustantes.

<sup>603</sup> Instrucciones para un viaje a las Islas Maluco. AHN, Diversos-Colecciones, 34, N2.



### 9.1.5.-Cuadernas

Más allá de un simple soporte de las piezas que conforman el forro y deben de dar estanqueidad al buque, estas piezas han de soportar además el peso de las estructuras del buque dándoles apoyo, cumpliendo por tanto la función de puntales de su estructura. Además de dar robustez al buque, deben soportar las presiones externas ejercidas sobre el forro que se les adosa (Martínez-Hidalgo y Terán 1957). Se empernan a la quilla y conforman la forma del casco.

La presión de las estructuras del barco se apoya sobre estos elementos, y al ir disminuyendo el peso con la altura, el escantillón o sección de las piezas que conforman las cuadernas disminuye hacia la parte superior del buque.

Los espacios entre cuadernas se denominan claras.

### 9.1.7.-Cubiertas

Las cubiertas tienen una clara función estructural, pues aportan solidez a la estructura del buque en los ejes longitudinal y transversal (Díaz y Martínez-Hidalgo y Terán, Cubierta 1957). Las tracas que los componen se unen entre sí, además de a los baos sobre los que se asientan y a los costados del buque que las contienen.

Las cubiertas deben ser estancas, a pesar de estar atravesadas por escotillas y diversos vanos necesarios para las diferentes maniobras o para facilitar la ventilación o el paso de los tripulantes.

Álvaro de Bazán. El Viejo, fue el primero en establecer cubiertas calafateadas con objeto de no comprometer la flotabilidad del buque aun recibiendo tiros a flor de agua que permitieran la entrada del agua:



Las fajas inferiores de los papahígo de mayor y mesana son las bonetas.  
Diego Ribero 1529 (Ribero, 1529)

la cual dicha primera cubierta sea calafateadiza y venga un palmo<sup>604</sup> debajo del agua, porque aunque horaden el navío con muchos golpes de cañón no lo echen en fondo, y lleve en esta misma cubierta muchas portañolas á la redonda para poder tirar otra orden de cañones y culebrinas por cada banda (Fernández Duro, 2007, pág. 15).

Con Álvaro de Bazán se introduce la segunda batería con portañolas o portas alrededor de 1540. Estas baterías en los primeros galeones diseñados por Álvaro de Bazán, servían asimismo para armar dos órdenes de remos.

En el desarrollo de la artillería naval las cubiertas de los buques tuvieron una gran importancia. La necesidad de situar sobre ellas pesadas piezas, hizo necesario proceder a reforzar la estructura que las soportaba, haciéndolas lo suficientemente robustas como para soportar su peso, además del retroceso de las mismas al disparar, sobre todo en los casos de que las cureñas carecieran de ruedas, como ocurría con determinados tipos de bombardas. Además del refuerzo estructural, las cubiertas, sobre todo aquellas destinadas a batería, tras la aparición de las portas de artillería de los costados, hecho que debió de ocurrir alrededor de la primera década del siglo XVI (López Martín, 2015), debían de ofrecer espacio suficiente para manejar las piezas (López Martín, 2015, pág. 68) y permitir el retroceso y, de ser posible, la carga desde el interior sin exponer a los artilleros al fuego enemigo, en caso de que las piezas no pudieran retroceder lo suficiente dentro del casco.

Asimismo se hizo necesario protegerlas e incrementarlas en altura para permitir a los artilleros el manejo de las piezas y favorecer la ventilación que con el humo generado durante el combate podía llegar a hacerlas irrespirables (García de Palacio, 1587).

#### 9.1.8.-Arboladura

Los palos de los buques sufrirán una fuerte evolución entre finales de la Edad Media y los inicios del siglo XVII, cuando ya se apuntan las formas y estructuras que perdurarán, prácticamente hasta el momento de la Revolución Industrial. El palo central que hoy conocemos como mayor alcanzará su predominio en altura sobre el resto en el siglo XV (Martínez-Hidalgo y Terán 1957, T-4, 741).

| Palo           | Longitud   | Palo            | Longitud             |
|----------------|------------|-----------------|----------------------|
| Mayor          | Eslora     | Verga mayor     | 2 Mangas + 2/3 Manga |
| Trinquete      | Quilla     | Verga trinquete | 2/3 Quilla           |
| Bauprés/Mesana | 4/5 Quilla | Cebadera        | 2/3 Trinquete        |

<sup>604</sup> 0,208976m

|                     |             |                 |                         |
|---------------------|-------------|-----------------|-------------------------|
| Contramesanas       | 8/15 Quilla | Mesana          | Mismo paño que cebadera |
| Mastelero mayor     | 1/3 Eslora  | Gavia mayor     | Manga                   |
| Mastelero trinquete | 1/3 Quilla  | Gavia trinquete | 4/5 Manga               |

El número de palos crecerá, no siendo raros los buques de cuatro palos, dos de los cuales solían ser mesana y contramesana como el galeón Sao Joao de Portugal de 1586 y que sería almirante de la escuadra de ese Reino en la Jornada de Inglaterra de 1588.

La longitud de la arboladura irá aumentando a medida de que transcurra el siglo XVI, lo que conllevará asimismo el aumento de la superficie vélica. Apriorísticamente esto puede ser una consecuencia de la disminución de la obra viva de los buques experimentada en este momento, lo que permitirá destinar la superficie expuesta al viento perdida por la reducción de obra muerta a la propulsión, lo que conllevará importantes ventajas e la navegación.

En 1587 Escalante de Mendoza propone las siguientes dimensiones para la arboladura en las naos según Casado Soto (Casado Soto, 1988, pág. 128).

#### 9.1.9.-Velas

Las dos tradiciones de construcción naval española van a tener una notoria influencia en las velas a utilizar a bordo. Las velas latinas adecuadas a una navegación de bolina y de tradición Mediterránea, aunque en ningún caso exclusiva, van a dejar en el Atlántico el camino libre a las velas cuadras más adecuadas para aprovechar los vientos largos que permiten el tránsito del pacífico en una y otra dirección, y aún el tránsito por las largas rutas oceánicas que debutan en esta época. Las velas todavía cuentan a finales del siglo XVI con bonetas para disminuir la superficie expuesta a la acción del viento. Este sistema constaba de un paño de vela de una superficie determinada, inferior a la vela que servía, la cual se fijaba mediante gazas, realizadas de una especie de cabo trenzado denominado cajetas, al pujamen. Este postizo se empleaba con vientos flojos y al cargar el viento se retiraba, reduciendo por tanto la superficie vélica y disminuyendo la presión sobre la arboladura y la jarcia. Según José María Martínez Hidalgo, en los buques españoles era costumbre marcar los ollaos donde se hacían firmes las gazas de la boneta con las letras A (ve), M (aría), G (ratia), P (lena), las cuales se correspondían con las mismas letras de las gazas correspondientes a cada uno de los ollaos (Martínez-Hidalgo y Terán, Enciclopedia General del Mar 1957, T1, 699). Las bonetas podían tener dos cuerpos, los cuales se añadían a medida que se izaban las velas (Fernández Duro, 2007, pág. 12). Las fajas de rizos, que permitían aferrar las velas a las vergas, harán su aparición en el norte de Europa a finales de la Edad Media (Martínez-Hidalgo y Terán 1957, T-4, 741).

Otro sistema que permitía reducir la superficie vélica en la época consistía en arriar la verga haciendo una bolsa o papo con las escotas de los puños, reduciendo de esta manera el acceso del viento contra la lona. A esta forma de navegar se la denominaba <<navegar a papo de viento>>, o, también rizar <<a la española>>.

Las velas, elemento esencial de la navegación, eran importadas al menos en parte de Milán y Flandes. La ciudad italiana era además de un importante centro productor de armas al servicio del esfuerzo militar hispano. Otro importante suministrador textil era Flandes (Cerezo Martínez 1988, 33) donde parece que eran fabricadas o, al menos, importadas desde esta región (Casado Soto, 1988, pág. 121).

Las velas de los buques podían estar decoradas, o mejor dicho, podían transmitir información mediante la pintura con la que en ocasiones eran tratadas. Así durante la preparación de la Gran Armada de 1588, Gaspar Díaz fue contratado para pintar sobre las velas de los galeones de Portugal y otros los emblemas de Christus y de las órdenes de, Calatrava y Santiago. A las 16 naves de la escuadra de Valdés Francisco de Pina pintó sobre 6 velas en cada una el hábito de Santiago (Gracia Rivas, 1986).

En cuanto a sus características, se buscaban velas <<quanto fueren más delgadas, recias y topidas>>. El lienzo procedente de las Olonas (Sables d'Olonne) y de Vila do Conde, tenían la fama de ser los mejores de Europa (Escalante de Mendoza, 1880, pág. 453).

#### 9.1.10.-Jarcia

La mayor parte de las maniobras de un buque de la época implicaba el empleo de una forma u otra de cabos. Desde fondear las anclas, hasta izar un gallardete, o incluso transmitir la fuerza del viento al casco del buque, de una manera u otra estaba presente la jarcia y la cabuyería de diferentes tipos y calibres.

La jarcia hasta aquel entonces y durante varios siglos más se había hecho de cabos de cáñamo alquitranados o embreados de forma que facilitaran su conservación. El



Galeón con papahigos de mayor y trinquete rizadas <<a la española>>. Archivo.



alquitranado era preferible que se hiciera sobre los hilos antes de torcerlos, Escalante de Mendoza recomienda el cáñamo producido en Calatayud (Escalante de Mendoza, 1880, pág. 453)

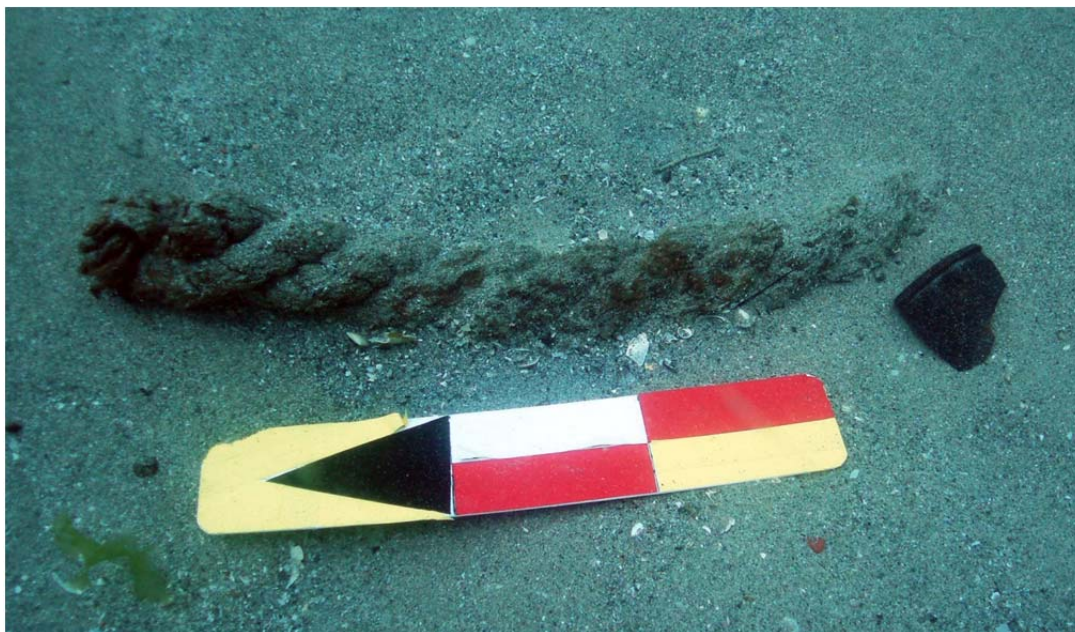
La jarcia firme se tensaba mediante vigotas y acolladores que se venían empleando desde la Edad Media. El fuerte, pero duro, cáñamo alquitranado de la jarcia de labor no fue sustituido por los cabos de ábaca hasta mediados - finales del siglo XIX. Los cabos de Manila eran más suaves y más fáciles de manejar y tan fuertes como los de cáñamo, pero no de la misma duración.

Las roldanas de los motones y cuadernales fueron provistas de rodillos en sus luchaderos, que contribuyeron también a aligerar el trabajo de a bordo (Svensson, 1966, pág. 71). Las roldanas generalmente eran de madera, pero también se fabricaban en bronce a partir de 1540 en Málaga se fabricaron <<rroldanas para cabritas y para poleas y bronce para rroldanas de madera y servidores para versos>> (López Martín, 2015, pág. 81).

Los cabos que hemos podido documentar en los pecios de Punta Restelos y Ribadeo, son todos de fibras torcidas, sin haber detectado cabos trenzados hasta el momento. Las colchas<sup>605</sup> son indistintamente a la izquierda o a la derecha, no hallando en el momento de la investigación causa para establecer diferencias.

Pedro de Zubiaur comunica al rey que <<la xarcia es muy mala porque cada día se rompe, y assíno confienta V. mag que en la Rent [...] se haga ninguna sino en Vilbao>><sup>606</sup>.

Nápoles era un lugar de provisión de jarcia <<que alla es echa con comodidad y en pressençia de hombres platicos>><sup>607</sup>.



Fragmento de cabo en el pecio de *Nuestra Señora de la Anunciada*, punta Restelos, presenta colcha a la derecha. Fot: (MSC).

<sup>605</sup> Torsión que se le da las fibras que conforman un cabo.

<sup>606</sup> AGS-GYM-LEG-460-074.

<sup>607</sup> AGS, GA, Leg. 511-56. (Torres Falcao da Fonseca, 2005, pág. 150).

### 9.1.11.-Anclas

En el álbum del Marqués de la Victoria, en su lámina 73 se representa un taller de anclas con varias de esas piezas en proceso de fabricación, a través del forjado de las diferentes piezas que las componen (Navarro, 1995).

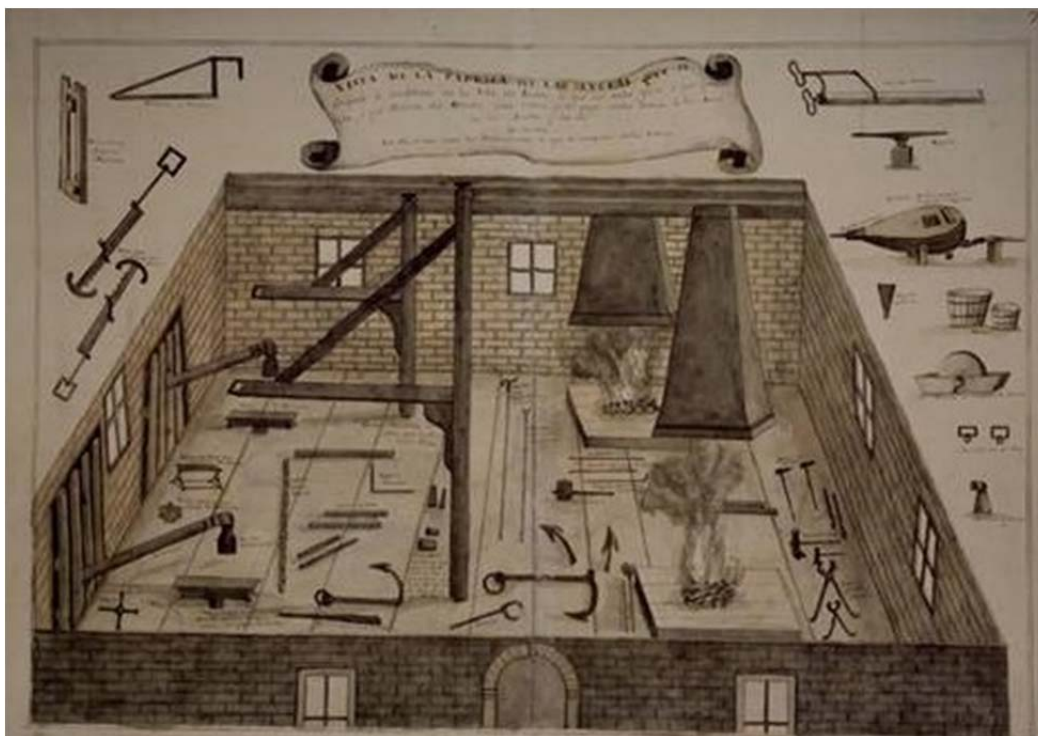
Un ancla de hierro forjado, del tipo antiguo o clásico, fue recuperada en la ría de Vigo la madrugada del sábado del 28 de julio de 2007 por el pesquero *Mago I* <<en medio de la ría>> cuando ésta se enredó en su aparejo (J. Luaces Anca, Informe arqueológico sobre un ancla de hierro, con cepo de madera, localizado en la ría deVigo por el pesquero Mago I 02.B.08502007.002 s.f.). Durante los trabajos de conservación y limpieza a los que fue sometida, bajo la dirección de Gonzalo Buceta Bruneti, desveló el sistema de construcción de la misma,

elaborado a partir de barras de colado y planchas o pletinas de hierro, fabricando por separado el arganeo, la caña, los brazos y las uñas. Las piezas están unidas entre sí a base de machiembrados, planchas caldeadas y soldaduras en forja (Buceta Bruneti, 2007).

### 9.1.12.-Brea

Estaba fabricada a partir de diferentes componentes, según el tipo, momento y lugar de fabricación: resinas, grasas, pez, sebo, etc. Existían diferentes categorías, según su composición y su empleo a bordo. Era profusamente empleada en la estructura para protección de la madera y objetos del buque, para calafatear y también para impregnar la cabuyería de a bordo, la artillería, pelotería de hierro, e incluso las anclas, y favorecer así la conservación y alargar la vida de todos estos elementos.

La profusión de su uso implicaba que literalmente todo el buque estuviera cubierto



Taller de anclas según Juan José Navarro, Marqués de la Victoria (Navarro, 1995).

de esta sustancia que además lo impregnaba todo por transferencia.

En palabras de un contemporáneo: <<Hay árboles en esta ciudad, no de los que sudan saludables gomas y licores aromáticos, sino de los que corren continuo puerca pez y hediondo sebo>>.

Más delante continúa:

El terreno de este lugar es de tal calidad que cuando llueve está tieso, y cuando los soles son mayores, se enternecen los lodos y se os pegan los pies al suelo, que apenas los podréis levantar. [...]. Es esta ciudad triste y oscura; por de fuera negra, por de dentro negrísima, suelos negrales, paredes negrunas, habitantes negrazos y oficiales negretes, y en resolución es tal que desde el bauprés a la contramesana, de la roda al codaste, de los escobenes a la lemera, del espolón al leme, de los estantos de babor hasta los masteleros de estribor, y del un bordo al otro, no hay en ella cosa que buena sea ni bien parezca; mas, en fin, es un mal necesario como la mujer (Salazar 1573).

686

El color de la brea que todo lo impregnaba a bordo, su olor y la <<sombra>> que dejaba en tripulantes y pasajeros fascinaron de la manera que vemos a Eugenio Salazar.

La arboladura, mástiles, vergas, perchas y antenas se cubrían con una capa de betún de pez negra y sebo, lo mismo que la obra muerta (García del Valle 2008), además de las cubiertas. De calentarse por efecto del sol este tipo de superficies, darían sentido a las palabras de Salazar: <<cuando los soles son mayores, se enternecen los lodos y se os pegan los pies al suelo>> (Salazar 1573).

Los cabos empleados para la jarcia tanto firme como de labor se impregnaban en pez para facilitar su conservación, un testimonio de ello lo tenemos en la carta de Lupercio Latrás escrita á su hermano Pedro, en la que refiere su viaje á Inglaterra



Torta de brea en el pecio de punta Restelos. Posiblemente estuvo contenida en un envase de tipo percedero que desapareció dejando únicamente su contenido con la forma del contenedor. Fot: MSC.



en el año 1589. <<[...] y los siete días pasamos con recoger una poca de agua de la que llovía, por las cuerdas del navío, amarga por la pez como hiel [...]>> (Fernández Duro, 1972, págs. T3, 468)

A pesar de que la brea se producía en varios lugares de la península ibérica, su producción no cubría la demanda, por lo que era importada, como tantos otros recursos, de la zona báltica. Era muy apreciada la producida en Vizcaya que, al menos en este caso, era mezclada con saín de ballena (Escalante de Mendoza, 1880, pág. 452). El calafateado se realizaba mezclando la brea con cáñamo (Escalante de Mendoza, 1880, pág. 452) o con algún otro material fibroso, como hilas procedentes de textil, e incluso pelo animal.

Asimismo podía emplearse betún natural para el calafateado, como le ocurrió a Sebastián de Ocampo del que se dice encontró un manantial en la bahía de carenas, actual La Habana, que sirvió para el calafateado de sus buques. (Landín Carrasco 1991, 34).

En el pecio de Punta Carballeira, identificado como perteneciente a la Armada de 1596, se recuperaron algunos fragmentos cerámicos con restos de brea. Asimismo en el puerto de Baiona<sup>608</sup>, durante el control arqueológico de su dragado se recuperaron varias orzas cerámicas, llenas de este recurso imprescindible a bordo. Destaca asimismo en el pecio de punta Restelos, una torta de este material que debió estar contenida en un recipiente perecedero ya desaparecido.

El análisis de la composición de este material puede ofrecer asimismo valiosa información acerca de su procedencia.

### 9.1.13.-Reformas

Un buque es un organismo dotado de una vida que nace con su diseño, aunque éste se produzca únicamente en la mente de un individuo, hasta su desaparición definitiva, que no tiene que coincidir con su naufragio o hundimiento, sino que puede pervivir en forma de yacimiento arqueológico.

No debemos olvidar que un buque es un organismo vivo. En mayor o menor medida sufre, desgaste, daños, que se reparan en ocasiones reponiendo partes de la estructura, sustituyendo otras. Es también un organismo que puede evolucionar, requiriendo reformas que varían su estructura mediante añadidos, o eliminación de determinadas partes del casco o de las superestructuras.

Por todo ello no ha de extrañar la presencia de maderas de diferentes procedencias y aún de cronologías dispares, por cuanto no todas las maderas han de considerarse nuevas, sino que las mismas pueden ser incluso recicladas de un buque a otro.

A lo largo de su carrera, los buques pueden sufrir - y de hecho así ocurre con los de vida dilatada -, varias reformas y reparaciones que pueden llegar a desnaturalizar desde su aspecto hasta las diferentes partes que entran en la composición de su estructura. No resulta extraño que los buques experimenten transformaciones en función del tráfico o de las necesidades de su servicio. Cuando un buque se dedica al tráfico de peregrinos, su estructura puede sufrir transformaciones para construir cámaras y espacios que den intimidad a los pasajeros lo suficientemente ricos para sufragarlas. En caso de ser transferido a una Armada, el buque puede ser objeto de

<sup>608</sup> Con una cronología que se extiende desde época romana a nuestros días, alcanza su máximo desarrollo entre mediados del siglo XVI e inicios del siglo XIX.



reformas que abran nuevas portas para la artillería o para la construcción de jaretas que dificulten el abordaje enemigo (Casado Soto, 1988, pág. 119).

En las disposiciones dadas en septiembre de 1534, para los buques que pretendieran ir a las Indias, se establecía que la cubierta principal, además de las cabinas deberían estar libres de carga para evitar una sobrecarga, únicamente las provisiones, artillería y baúles de pasajeros y tripulantes (Haring, 1918). En esta misma disposición ya se hace referencia a las portas de artillería, por lo que es evidente su empleo en España con anterioridad a esta fecha.

Otros buques eran objeto de la construcción de cubiertas o la elevación de amuras que permitieran abordar mares duros con mayor seguridad. Estas reformas y reparaciones solían realizarse en los puertos de concentración de las Armadas o bien en aquellos donde los buques eran reclutados. Tenemos que tener en cuenta que todas estas reparaciones se realizaban en madera, lo cual puede tener capital importancia en nuestros días al proceder al estudio arqueológico de estas naves, sobre todo cuando a través de esas maderas pretendamos establecer cronologías o lugar de construcción.

| Madera | Uso | Mástil | Perchas<br>Gavias<br>Entenas | Estructura | Forro | Falso<br>Forro | Compartimentación | Espolón | Remos |
|--------|-----|--------|------------------------------|------------|-------|----------------|-------------------|---------|-------|
| Haya   |     | X      | X                            |            |       |                |                   |         | X     |
| Pino   |     | X      | X                            | X          | X     | X              |                   |         |       |
| Roble  |     |        |                              | X          | X     | X              | X                 |         |       |
| Encina |     |        |                              | X          | X     |                |                   |         |       |
| Abeto  |     | X      | X                            |            |       |                |                   | X       |       |

Aquellas naves que se destinaban al combate debían en ocasiones ser objeto de reformas que les permitieran mejorar sus condiciones. En la visita que Pedro de Zubiaur y los maestros de carpintería y de calafates del Reino de Portugal, hicieron a la escuadra Ilírica en Lisboa en septiembre de 1595<sup>609</sup>, especifican a propósito del galeón *San Mateo* y *San Francisco*: <<que baxandole la garita y sobregarita y arrasandole los castillos de popa y proa puede bien nauegar de armada>>.

A varios de los buques de la escuadra Ilírica de Pedro de Ivella le fueron recomendadas reformas semejantes.

La presencia de especies de madera diferentes y aún de diferentes orígenes, no tiene por qué tener que ver con el proceso constructivo del buque. Las maderas que componen la estructura y armamento de un buque pueden tener diferentes orígenes y cronologías debido a la disponibilidad de este recurso en el lugar donde las reformas se llevan a cabo.

No olvidemos además, la posibilidad de reciclaje de diferentes piezas que provenientes de un buque sean empleadas en la construcción de otro más reciente, o incluso más antiguo.

<sup>609</sup> AGS, GA, Leg.431-123. Relação da visita realizada em Lisboa aos doze galeões da esquadra Ilírica. 28 setembro 1595. (Torres Falcao da Fonseca, 2005, pág. 96)

Todas estas consideraciones deben ser tenidas en cuenta al abordar el trabajo en pecios en base a estudios dendrocronológicos.

#### 9.1.14.-Tipos básicos de buques

La diferencia básica entre buques en el siglo XVI se establecía entre mancas y a remo, según estuvieran impulsadas por la fuerza humana o por la acción del viento sobre las velas.

Las naves mancas, es decir, las de propulsión exclusivamente a vela, no solían tener una diferenciación clara entre su uso militar o comercial, salvo buques muy concretos. Estructuralmente se trataba de buques mercantes (Pi Corrales 1983), a los cuales en función de su servicio únicamente se incrementaba su capacidad artillera, y se ejecutaban las reformas estructurales necesarias. No debemos olvidar que hasta hace menos de 200 años, casi todos los buques, independientemente de su empleo<sup>610</sup>, estaban dotados de armamento de autodefensa.

La tentación de conjugar la propulsión independiente del viento con la resistencia y las necesidades que impone la navegación oceánica, hizo que se buscara la conjugación de los requerimientos de buques largos de poca manga necesarios para la operación a remo, con los barcos de corta quilla y gran francobordo necesarios para afrontar la navegación oceánica con seguridad.

El barco redondo resultó más marinero que las naves a remo, además de económico, dado el alto costo de operación de éstas, a pesar de que sus remeros, en su mayoría<sup>611</sup>, fueran forzados. La necesidad de cruzar grandes extensiones de mar, alimentando y dando de beber a un gran número de remeros ociosos, dado que los vientos portantes hacían innecesaria la boga, acabó por inclinar la balanza de su decadencia en el Atlántico y en el resto de los grandes océanos del planeta. Podríamos decir que la galera era un buque sólo apto para mares cerrados que no impusieran largas navegaciones.

La evolución de los buques puede llegar a ser muy rápida, no así la función para la que fueron construidos, y mucho menos los términos empleados en su descripción. El tamaño y forma puede variar sustancialmente, mientras que su denominación se estanca, llegando a desaparecer para resurgir a lo largo del tiempo. Así, el término fragata, de actualidad en nuestros días, se corresponde con buques militares de varios miles de toneladas que nada tienen que ver con el buque homónimo del siglo XVI<sup>612</sup>. Es por ello que la terminología utilizada a continuación se refiere - otra cosa sería absurda - a la tipología de buques existente a finales del siglo XVI o comienzos del XVII exclusivamente.

La terminología respecto a la definición de los diferentes tipos de naves presenta múltiples problemas a la hora de su estudio. A la falta de registros veraces de las características de los buques, asistimos a la evidente evolución de la construcción naval y, al tratarse en la mayoría de los casos fruto de la transmisión oral, no existe una sistematización clara de los buques. En ocasiones la descripción de un buque hace referencia más a su función que a características constructivas. Así, por

<sup>610</sup> Podemos excluir casi exclusivamente los buques dedicados a la pesca local y los dedicados al tráfico a muy pequeña escala.

<sup>611</sup> Los remeros contratados por un estipendio eran denominados buena boga.

<sup>612</sup> Otros términos podrían ser corbeta, renacido durante la Segunda Guerra Mundial, aviso, etc.

ejemplo, los términos buques de aviso o posteriormente de paquebotes hacen referencia más a las tareas que realizan que a su tipología.

Otro aspecto es que diferentes términos pueden definir a un mismo tipo de buque, con diferentes orígenes. Así urcas, naos y carracas son sinónimo del mismo tipo de embarcación según cual sea su origen: Urcas, son los buques mercantes procedentes del norte de Europa, Naos aplicado a los de origen ibérico y carraca a los mediterráneos. Esto, con todas las excepciones acerca de aspectos constructivos, de aparejo y armamento que seamos capaces de imaginar.

Acerca de las fuentes escritas que utilicemos, hay que añadir el grado de especialización del autor del texto que empleado. En ocasiones resulta evidente que la capacitación técnica del autor de la fuente no es capaz de distinguir entre los diferentes tipos de buque que describe<sup>613</sup>.

**BALLENERA o BALLENER:** Era una embarcación de origen medieval rápida larga y con el casco abierto, sin cubierta, poseía escaso francobordo, podía ser empleada en labores de corso. Aparece citada en las *Partidas* de Alfonso X y en la *Crónica* de Pero Niño (Martínez-Hidalgo y Terán, Ballener, 1957).

**BERGANTÍN:** En el Mediterráneo, era un buque abierto destinado al remo más pequeño que una fusta. Carecía de crujía, destinado a la exploración y enlace en las Armadas, es favorito de piratas y corsarios. Escasamente armado, dispone únicamente de piezas ligeras a proa (Cerezo Martínez, 1983).

**BRULOTE:** Más que un tipo de embarcación, en realidad es una de las armas navales más antiguas. Estaba destinada a transmitir fuego a los buques enemigos. Solía tratarse de naves viejas o poco útiles que se enviaban, en llamas, contra el enemigo cargadas de sustancias incendiarias. Su empleo precisaba de unas condiciones tácticas muy precisas, en primer lugar era imprescindible que la flota atacante tuviera el barlovento y que la flota enemiga, estuviera preferiblemente fondeada. Se cargaban de elementos altamente incendiarios y/o explosivos con el objeto de causar el mayor daño posible. Constituye el gran riesgo del buque manco fondeado (F. F. Olesa Muñido 1983). Este tipo de buque podía ser construido ex profeso (aunque nos faltan datos para esta época en concreto) o improvisado de los disponibles entre la flota atacante, como los que empleó la Armada inglesa en Calais en 1588 durante el episodio de la Felicísima.

**CARABELA:** Tipo de buque probablemente derivado de los cárabos musulmanes. Su desplazamiento típico rondaba las 60 toneladas con 75 pies de eslora entre perpendiculares y 25 de manga. Más estilizada que las naos, carecían de castillo<sup>614</sup>.

Su aparejo estaba compuesto por dos (mayor y mesana) o tres palos que arbolaban velas latinas, siendo la percha del palo mayor, equivalente a su eslora. Carecía de mesana y bauprés. En vientos largos podía arbolar treos<sup>615</sup>. Con el tiempo, hacia los años 30 ó 40 del siglo XVI la carabela de tres mástiles desaparecerá sustituida por la carabela redonda.

<sup>613</sup> En nuestros días sucede lo mismo, por ejemplo entre la prensa no especializada cuando aborda términos marítimos. A nivel jocoso se dice que para un periodista, cualquier buque de guerra pintado de gris es una fragata.

<sup>614</sup> MARTÍNEZ HIDALGO, J.M., 1957 Enciclopedia General del Mar. Voz carabela.

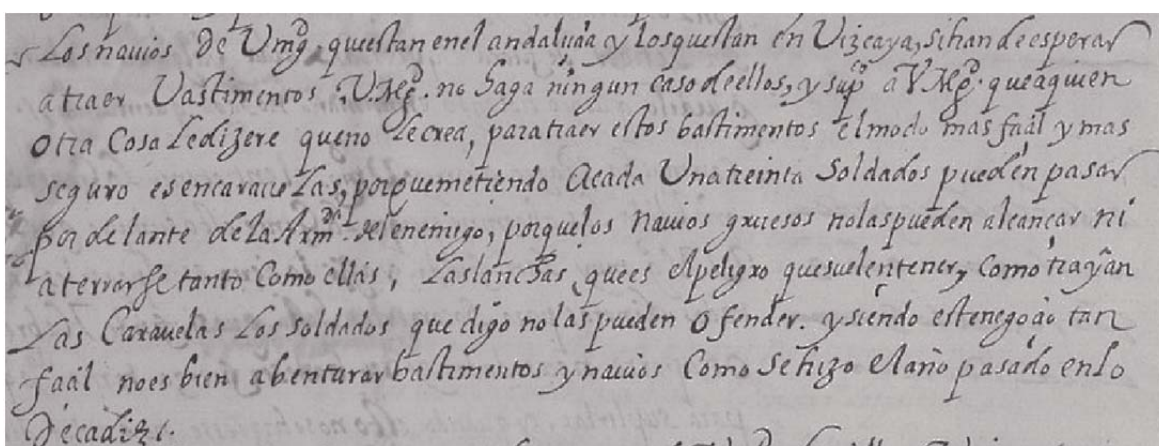
<sup>615</sup> Treo: Trinquete cuadro o redondo con el que las naves latinas navegaban en popa con vientos fuertes.

Destacaba por su facilidad para barloventear, debida a sus proporciones y a las características de su aparejo. Dedicadas en un principio a la pesca y al cabotaje, fueron perfeccionadas tras la experiencia acumulada por portugueses en sus navegaciones a lo largo de África.

Cumplía misiones de descubierta, exploración, y aún de transporte siendo muy apta para la navegación en zonas costeras.

A lo largo de la Historia la carabela evolucionará hacia un mayor tamaño y un mayor número de palos. En el segundo cuarto del siglo XVI aparecen las carabelas de cuatro mástiles, tras incluir un palo a proa dotado de velas cuadradas. Este tipo se conocerá como carabela redonda. Los tres palos con aparejos latinos y un único trinquete con velas cuadradas será característica de este tipo de buque evolucionado (Pimentel Barata, 1989, pág. 31).

Los navíos de Vuestra Magestad que están en el andaluzía y los que eftan en Vizcaya, si han de esperar a traer vastimentos V.Mg.no haga ningún caso de ellos y suplico a V.Mg. que a quien otra cosa le dijere que no le crea, para traer estos bastimentos el modo mas facil y mas seguro es en carabelas. Porque metiendo a cada una treinta soldados pueden pasar por delante de la Armada del enemigo, porque los navíos gruesos no las pueden alcanzar ni aterrarse tanto como ellas. Las lanchas que es el peligro que suelen tener, como trayan las carabelas los soldados que digo no las pueden ofender. Y siendo este negocio tan fácil no es bien aventurar bastimentos y navíos como se hizo el año pasado en lo de Cádiz.<sup>616</sup>



En carta del rey al Capitán general de Galicia, da cuenta de otro tipo de uso para este tipo de embarcaciones: el espionaje. En cartas de 3 y 8 de junio de 1597 de Felipe II a Luis Carrillo de Toledo, se da cuenta de las cartas recibidas en la Corte de uno de los tres capitanes del trío de carabelas enviadas a Inglaterra en labores de inteligencia (FRIAS 1972-73).

Todavía en el año 1618 los hermanos Bartolomé y Gonzalo García de Nodal, construyen en Lisboa sendas carabelas de unas 80 toneladas para un viaje de descubrimiento en el extremo meridional del continente americano.

En Galicia ha sido documentada la pérdida de una carabela sobre el bajo conocido como Picacho en 1597, en el puerto de Baiona, dada la fecha, muy probablemente se tratara de un buque de cuatro mástiles, el trinquete de aparejo redondo, y un desplazamiento de unos 150 a 180 toneles. Una prospección arqueológica en este

<sup>616</sup> AGS\_GYM\_LEG\_481\_002. Carta de agosto de 1597 del conde de Santa Gadea a Felipe II fechada en Puente deume.



bajo en enero del año 2014 nos permitió localizar, entre otros restos más modernos, algunos objetos metálicos y cerámicos que hemos puesto en relación con este naufragio. Lamentablemente el fondo rocoso hizo imposible la conservación de la madera estructural del buque.

Asimismo en Octubre de 1604, o poco antes, naufraga en la ría de Ribadeo la carabela *Santiago*, que conducía un cargamento de sal por cuenta del estado<sup>617</sup>.

**CARABELÓN (Caravelao):** Carabela de pequeñas dimensiones utilizada normalmente para enviar mensajes<sup>618</sup>. Los carabelones fueron construidos en Portugal, al menos desde inicios del siglo XVI, fueron muy activos en las islas Azores y costas de Brasil. Como ha ocurrido en numerosas otras denominaciones de buques el nombre pervivió pero el buque evolucionó hacia un mayor tamaño, alcanzando las 40 a 50 toneladas en la década de los 90 del siglo XVI (Pimentel Barata, 1989), continuando su desarrollo hasta doblar este tamaño en el siglo siguiente, cuando eran ya un tipo muy común en Brasil a donde se reducía prácticamente ya su presencia<sup>619</sup>.

**CARAMUZAL:** <<los caramuzales son navíos de porte de hasta 200 toneladas>> (Fernández Duro, 1888). Se trata de buques origen turco de formas afiladas y popa alterosa, dotado de mayor, bauprés y un pequeño mesana (Martínez-Hidalgo y Terán, Enciclopedia general del mar 1957).

**CARRACA:** Definida en las Partidas de Alfonso X (1252 - 1284) como la mayor nave de su tiempo. Nave manca<sup>620</sup>, especialmente proyectada para el transporte de grandes cargas o tropa, su empleo en combate no es ocasional. Nave originaria y muy común del Mediterráneo, especialmente en Génova y Venecia, también se construyeron en España, Países Bajos, Portugal y Francia.

Presentaba dos castillos. Cubierta partida con castillo, combés y toldilla (Martínez-Hidalgo y Terán 1957).

Arbolaba al menos tres palos destacando por el tamaño el mayor, bastante más alto que el trinquete y este que el mesana. Arbolaban mayor y trinquete una gran vela



Auxiliar holandesa en combate rematando heridos españoles caídos al agua. Cornelisz Claes Van Wieringen. La Batalla de Gibraltar (Detalle). Scheepvaartmuseum. Fot: MSC.

Archivo municipal de Ribadeo.

<sup>618</sup> ALVES SALGADO, A., 2003, pág. 85.

<sup>619</sup> Alexandre Monteiro, Com. Pers.

<sup>620</sup> Que se desplaza exclusivamente a vela.

cuadra, latina el mesana.

Tenían los costados muy reforzados con cintones y bulárcamas. Podían estar poderosamente armados y de hecho se emplearon asiduamente en combate.

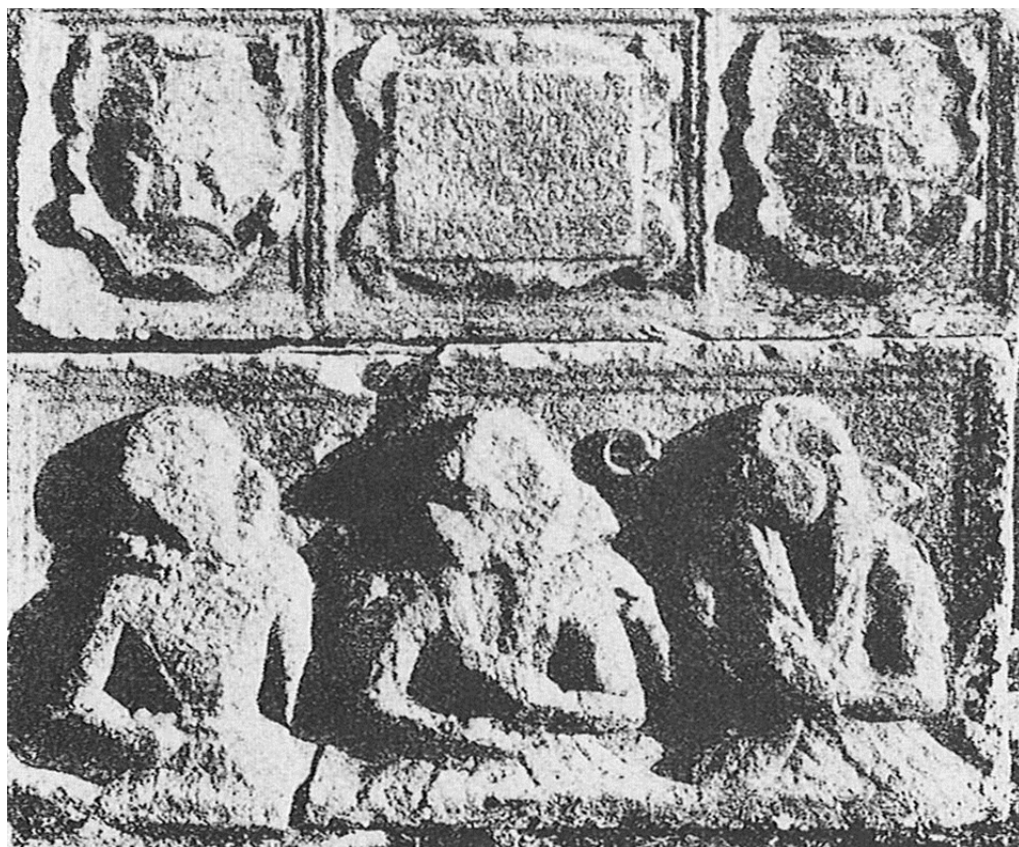
Originariamente de 200 a 600 toneladas, con los viajes a las Indias Orientales los portugueses las incrementaron hasta las 2.000 toneladas en el siglo XVI. Pueden ser consideradas como un escalón hacia el galeón.

**CHALUPA:** Del holandés sloep (Martínez-Hidalgo y Terán 1957). Era la mayor de las embarcaciones auxiliares de los buques mayores. Su eslora podía acercarse a la manga del buque al que daban servicio (Aubin, 1702). Se empleaban para las labores con las anclas además del acarreo de la carga o artillería entre el buque y tierra.

Además de la propulsión a remo, disponían de velas. Estas embarcaciones auxiliares podían emplearse en el combate, en caso de que las condiciones lo permitieran, en apoyo de su buque madre, incluso en labores ofensivas, como por ejemplo, inutilizando el timón de la nave enemiga, bien mediante tiros con piezas menores o incluso clavándolo con cuñas o clavos.

Se cita para la Armada de 1574, la conveniencia de aquellas de San Vicente de la Barquera que por ser anchas y bajas, facilitarían el desembarco de la infantería, al calar apenas media braza. Eran estas últimas unas embarcaciones peculiares a pesar de esta denominación contaban con cubierta y al armar 15 remos por banda, deduce Casado Soto que su eslora debía de ser de, por lo menos, 36 codos (Casado Soto, 1988, pág. 134).

**CHARRÚA:** es un sinónimo de urca. Una charrúa, propiedad, o bajo el mando de



Relieve del sepulcro de pedro de Zubiaur y su esposa, anteriormente situado en la iglesia de irun y hoy conservado en el museo de San Telmo, San Sebastián. Euskomedia fundazioa.

Octer u Ocar, figura perdida en el ámbito del cabo Finisterre el 28 de octubre de 1596 durante la tormenta que desbarató la Armada de ese año, transportaba 31 soldados y 14 marineros (Fernández Duro, 1972).

**FALÚA o Faluca:** Embarcación de pequeño porte, en ocasiones se empleaba para enviar mensajes entre los componentes de las flotas o Armadas (Parker, 1998).

**FILIBOTE:** *O <<felipotes>>, como eran designados en la documentación de la época* (M. Gracia Rivas 2006). Una especie de urca, aunque de mayor andar. Empleada mayoritariamente por los holandeses, arbolaba dos palos, tenía una popa redonda y alterosa y unas 100 toneladas de porte (Martínez-Hidalgo y Terán, Ballener, 1957). Mangudo y de poco calado, muy apto para navegar en las aguas someras características de Flandes y Holanda (F. F. Olesa Muñido 1983), aunque podía afrontar navegaciones oceánicas (M. Gracia Rivas 2006). Sus características los hicieron aptos, no sólo como mercantes, sino como incursores y guardacostas. Algunos autores lo identifican con el pingüe mediterráneo (M. Gracia Rivas 2006). Su desempeño en tareas de transporte o corso fue excelente.

Pedro de Zubiaur <<fue nombrado cabo de una escuadra de filibotes>> que se creó y de la que se le dio el mando y se puso a las órdenes de Alonso de Bazán (Gracia Rivas, 2006). Este nombramiento fue consecuencia directa del audaz rescate de casi 600 cautivos españoles hecha en Inglaterra por el marino vasco. Con tres buques de este tipo, en 1590, mientras escoltaba a varias naves, de Zubiaur, fue sorprendido frente a Baiona por 14 buques holandeses con los que entabló combate, siete de ellos entraban poco después, apresados, en Ferrol (M. Gracia Rivas 2006). El puerto ferrolano fue muy frecuentado por este marino al mando de su escuadra compuesta por 8 filibotes (Granados Loureda, 2011).

**FRAGATA:** Estamos ante uno de esos tipos de buque en los que parece que la función es la que define la denominación. El término fragata parece aplicarse a un tipo de buque apto para labores de descubierta o aviso. En 1562, Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, introduce embarcaciones con esta denominación en las escuadras de galeras con funciones de caza y descubierta (García-Torralba Pérez, 2013, pág. 25).

El esfuerzo español en alcanzar la perfecta armonización entre la propulsión a vela y a remo alcanzó su cima en la conocida fragata dunkerquesa. El éxito de los corsarios de Dunkerque al servicio de los españoles, se debió a este nuevo tipo de barco: una embarcación con cubierta (a diferencia de la primitiva fragata mediterránea) y con el casco prácticamente raso, lo suficiente pequeña para utilizar los remos en algunas maniobras (como en perseguir a una presa si había poco viento y en las salidas o entradas en su difícil puerto base). Este sería el origen de las fragatas de los siglos siguientes y que legarían hasta la aplicación del vapor, cuando las funciones de las fragatas pasó a ejercerlas el crucero, aunque este tipo haya prácticamente desaparecido de las nóminas de las Armadas, al contrario que el de fragata que está en pleno uso, sobre todo en las Armadas europeas.

Las empleadas en el Atlántico arbolaban aparejo redondo. En el caso mediterráneo además de ser abierta, sin cubierta, arbolaba aparejo latino, aunque estaba destinada a la navegación a remos, siendo en esta faceta más rápida que las fustas. En el caso mediterráneo, disponían de un solo hombre por remo que solían ser voluntarios al igual que en la fusta.

La eslora de las fragatas mediterráneas no superaba los 10m.



**FUSTA:** Se trata de una embarcación de remo abierta y sin carroza. Arbolaba vela latina y estaba armada con una sola pieza situada a proa en posición de caza. Era una embarcación muy utilizada en el corso mediterráneo. Aparece citada en las Partidas del rey Alfonso X. Su tamaño era muy variable alcanzando las mayores casi el tamaño de galeras.

Eran barcos largos, siendo su relación eslora manga a finales del siglo XV e inicios del XVI era de 7 a 1 (Martínez-Hidalgo y Terán 1957).

**GALEAZA:** La denominación de galeaza es un aumentativo de galera, de la cual deriva. Fue un tipo de nave de escaso recorrido, que tuvo su apogeo precisamente a finales del siglo VI. Es el buque de mayor tonelaje del siglo XVI (O'Donnel y Duque de Estrada 2003). Aparece en el siglo XV, desapareciendo en el XVII. La intención al diseñarla era, por una parte sobrepasar a las galeras en eslora y potencia artillera, y por otra mejorar las cualidades náuticas de éstas, sin renunciar a la ventaja táctica que suponía poder maniobrar independientemente del viento.

Su nombre proviene de Italia donde no eran más que galeras de gran porte con cubierta corrida (O'Donnel y Duque de Estrada 2003) y una mayor relación en el coeficiente manga - eslora (Martínez-Hidalgo y Terán 1957).

La caracterizaba frente a las galeras el tener una cubierta corrida además de castillos a proa y popa.

Era menos fina que las galeras y su relación eslora / manga oscilaba desde 6 a 1, hasta 5 a 1. Disponían de castillos y <<merced a un entablado o cuartel levadizo, se podía cerrar la parte superior como un cofre, permitiendo una fácil defensa desde los castillos y protegiendo a la tripulación de las inclemencias [...]>>.

Las dimensiones de una galeaza del siglo XVII eran: eslora, 59 m; manga, 9; puntal, 6,5; calado, 3,35. Presentaban cubierta corrida y dos castillos a proa y popa artillados con una decena de piezas cada uno, a las que había que añadir unos 30 pedreros en las bandas (Martínez-Hidalgo y Terán 1957). Disponían de dos órdenes de remo, una borda alta con protección para la infantería. La primera cubierta situada a escasa distancia bajo la línea de flotación estaba calafateada para servir de garantía de flotabilidad (O'Donnel y Duque de Estrada 2003).

Su velocidad a remo era inferior al de una galera y su maniobra era pésima necesitando de espadillas a popa para ayudar a su timón en las viradas. Arbolaban tres palos dotados de velas latinas. La disposición artillera podía asemejarse a la de las galeras en lo que a la disposición de piezas de gran alcance en posición de caza (Cerezo Martínez, 1983).

Al igual que la galizabra, debió mucho a las aportaciones de los hermanos Bazán: Álvaro y Alonso, en las que procuraron reunir sin conseguirlo, las buenas propiedades de la nao y la galera (Martínez-Valverde 1957). Se debe distinguir la galeaza de los Bazán de la veneciana, famosa por su papel en Lepanto. La española es un buque concebido para la navegación atlántica, principalmente a vela y muy ocasionalmente a remo. La diferencia artillera entre ambos tipos es palpable, 100 piezas en la atlántica frente a unas 30 en las venecianas (Cerezo Martínez, 1983). En su evolución posterior la galeaza evolucionó y acabó identificándose con otros buques similares, como los galeones de <<segunda serie>> (H. O'Donnell y Duque de Estrada 2003).

Aunque la galeaza atlántica parece un desarrollo puramente español, fruto del ingenio de los Bazán- Álvaro de Bazán, el viejo poseía dos en julio de 1554-, sabemos



que otros, además de los venecianos las construían con sus propias especificaciones. Consta la captura por Bazán en octubre de 1556 de la galeaza bordelesa *Crezen* defendida por 60 franceses que estaba a la búsqueda de la flota de la plata de regreso de América. Bogaba 32 remos que transportaba «muy buena gente» y un material que pareció a Bazán muy interesante por ser de «muy buena artillería y municiones, trae una pieza que llaman ellos cañón de más de veinte quintales y otros cuatro de ocho y nueve quintales». Esta galeaza francesa cometió el error de confundir durante la noche a la Armada de Bazán con la Flota de Indias, por lo que el joven capitán general de la Armada la dejó acercarse, para comenzar su caza al percatarse los franceses de su error. La persecución finalizó cuando el piloto portugués a bordo de la galeaza, traicionó la defensa al considerarla totalmente inútil. Tres galeazas francesas más capturó el joven Bazán en el año 1558 cerca del cabo de San Vicente (Millán de Silva, 2012).

En Galicia se ha podido localizar el lugar del naufragio de una de estas naves en la ensenada del Tato, al sur de cabo Silleiro, donde se han realizado algunos trabajos de documentación sobre el pecio, del que lamentablemente no se conservan elementos constructivos dado que se trata de una zona rocosa muy batida por el mar.

**GALEÓN:** Es sin duda el tipo de buque más popular de toda la navegación a vela, de tal manera que casi se ha convertido en sinónimo de buque español del período de la navegación a vela.

Se trataba de un buque pensado para el combate con buenas condiciones además para el tráfico de mercancías. Surgió a partir de la galera (Cerezo Martínez, 1983) con objeto de conjugar las ventajas de la navegación a remo con las necesidades de la navegación oceánica. Todo ello lo llevó a ser más estilizado que los buques de carga de su época y de menor puntal, con objeto de hacerlo más estable para poder manejar la artillería con eficacia. Ejerció el dominio del mar como buque principal indiscutido de las armadas europeas durante casi un par de siglos, dando escolta a las Flotas comerciales (Pi Corrales 1983), además de prestar servicio como transporte de personal y carga. Para la segunda mitad del siglo XVI el galeón se había convertido en el principal buque de combate (Pi Corrales 1983). Este aspecto habla bien a las claras de la bondad del diseño de un buque que nació para el servicio de la comunicación transoceánica. El desarrollo del galeón surge como constatación de que las naves destinadas al tráfico costero europeo y aledaños, no resultaban adecuadas a las largas derrotas oceánicas.

El galeón ibérico es, a finales del siglo XVI, un modelo plenamente definido para el transporte - y la guerra - en navegaciones plenamente de altura, vinculando los diferentes continentes cuyos caminos del mar han sido desvelados ya por los pueblos ibéricos. Este tipo de buques marca el tránsito de la navegación desarrollada en barcos proyectados para navegaciones de cabotaje con los navíos de alto bordo que favorecerán la expansión europea en los siglos siguientes. El galeón servirá de base a toda la construcción naval europea en los siguientes siglos. Paulatinamente estos buques irán reduciendo sus castillos de proa y popa<sup>621</sup> y alzando sus costados con objeto de aumentar su dotación artillera, este proceso va a evolucionar hacia los buques de línea denominados así por ser los diseñados para ocupar un puesto en una línea de fila en la batalla naval de la época vélica.

<sup>621</sup> Cuando la escuadra Ilírica de Pedro de Ivella arriba a Lisboa, Pedro de Zubiaur, un marino atlántico, recomienda arrasar en parte los castillos de proa y popa de los galeones levantiscos (Torres Falcao da Fonseca, 2005).

El desarrollo del galeón surge como constatación de que las naves destinadas al tráfico costero europeo y aledaños, no resultaban adecuadas a las largas derrotas oceánicas. La necesidad de la navegación durante semanas sin posibilidad de reavituallarse, transportando gran cantidad de pasajeros y tropa para la defensa, las necesarias provisiones y aguada para ellos, además de conseguir unos fletes que hicieran lo más rentable posible el trayecto, dio lugar a la aparición de los primeros buques realmente oceánicos.

Las proporciones de estas naves oscilaban de uno a tres, cuatro o cinco. De estas proporciones y las formas de su casco proviene el nombre de galeón.

Dotado de castillos a proa y popa muy altos que resaltaban de un combés sobre la primera cubierta, esta característica irá evolucionando a lo largo del siglo XVI prefiriendo para armada a buques con castillos más rasos y por lo tanto con una obra viva más reducida, tal y como nos sugieren las reformas necesarias para adecuar al galeón *San Mateo* y *San Francisco* de la escuadra Ilírica para labores de armada<sup>622</sup>. Esta evolución los hará más afinados y con unas superestructuras paulatinamente más rasas. A finales del siglo XVI, Esteban de Oliste describe los que fabricaron en el Mediterráneo para el asiento con Felipe II, como <<largos y rrasos>><sup>623</sup>

Su desplazamiento en ocasiones superaba las mil toneladas, como el caso del *San Juan*, hundido en La Coruña durante el asalto de Drake de 1589.

Podían arbolar hasta cuatro palos, estando la mesana y contra mesana, de existir, dotados de una vela latina cada uno. Mayor y trinquete desplegaban velas cuadras a las que se unía una cebadera en el bauprés. Esta disposición, alterada a mediados del siglo XVIII con la introducción de la cangreja en la mesana, además de las velas de cuchillo, se mantuvo en los navíos durante toda la evolución de éstos.

Su denominación pasó pronto a referirse a cualquier tipo de buque de guerra de gran porte, no importando sus características, algo similar a lo que ocurrirá posteriormente con la voz navío.

El pecio del supuesto galeón ragusano *Santiago de Galicia*, almiranta de la escuadra de Pedro de Oliste, sobrino y heredero de Pedro de Ivella, se ha atribuido a un pecio descubierto en el año 2011 en el puerto de Ribadeo. La importancia del estudio de este buque, se acrecienta dado que la influencia de la escuela ragusana es reconocida en la evolución posterior del galeón (Apestegui, 1998, pág. 165).

La oportunidad de estudiar los diferentes pecios conocidos de este tipo de naves, en unas condiciones como las que ofrece el entorno del noroeste peninsular, es un recurso que no se repite en prácticamente ningún otro lugar del mundo.

**GALEÓN AGALERADO:** Se trató de un intento más de conjugar la ventaja de la navegación a remo con la robustez de un buque de alto porte. La necesidad de conseguir buenas velocidades a remo hizo necesario una vez más proceder a reducir la manga. Las consecuencias fueron una escasa capacidad de transporte que limitaba la autonomía de estos buques; la necesidad de aumentar la obra viva para mantener la estabilidad - lo que incrementaba los calados - y la imposibilidad de manejar a

<sup>622</sup> AGS, GA, Leg.431-123. Relação da visita realizada en Lisboa aos doze galeoes da esquadra Ilírica. 28 septiembre 1595. (Torres Falcao da Fonseca, 2005, pág. 96)

<sup>623</sup> AGS, GA, Leg. 511-57. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II fechada en La Coruña el 9 enero 1598. (Torres Falcao da Fonseca, 2005).

batería inferior debido a la escasa altura a la que se situaban las portas de artillería lo que impedía su apertura con mala mar.

**GALEOTA:** Se trata de una reducción a la mitad de las características de la galera, tanto en lo que se refiere a la artillería como a tamaño y dotación, aunque pueden asemejarse a las más pequeñas de esa clase. Su misión era la descubierta, la guerra al tráfico (Cerezo Martínez, 1983) y el combate allí donde la ventaja táctica lo favoreciera, su función sería similar a la de los cruceros del siglo pasado.

**GALERA**<sup>624</sup>: Se trata de uno de los pocos buques de uso exclusivamente militar en el período histórico que nos ocupa, como tal estaba considerada en su momento. Era el buque de guerra por antonomasia del Mediterráneo desde la época clásica. Exponente máximo del poderío naval militar en el Mediterráneo hasta la introducción de la artillería pirobalística en buques de alto bordo, tuvo escaso desarrollo en el Atlántico. Renació de manos de los otomanos en el Mediterráneo tras haber quedado un tanto apartada por los buques de vela pura o mancos (Cerezo Martínez, 1983).

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. La navegación oceánica, basada en la circulación de los vientos portantes que giran en la gran masa oceánica hizo innecesaria la boga, por lo que su empleo carecía de sentido en las grandes masas oceánicas. Se trata de un tipo de buques mucho más adecuados para su empleo en mares cerrados.

Su ventaja táctica provenía de la propulsión a remo que la hacía independiente del viento. Su propulsión era regular y regulable (F. F. Olesa Muñido 1983), en función de la voluntad del mando. Su maniobrabilidad y su gran dotación de hombres de guerra, eran sus principales ventajas tácticas junto a la poderosa artillería en caza. 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 de aquellas naves, la popa, donde se encontraba el timón, y los disparos podían barrer las cubiertas longitudinalmente, lo que solía causar gran mortandad, además de desmontar la artillería de las baterías.

La ventaja de este tipo de buques, tan delicados en tantos aspectos y tan consumidores de recursos, era el disponer de una propulsión diferente del viento. Los diferentes tipos de boga<sup>625</sup> permitían órdenes de velocidades de entre 8 y 3 nudos para períodos de tiempo de entre media hora y ocho horas, en función del desgaste físico de la chusma.

Un buque aislado y en las condiciones adecuadas podía ser presa fácil de las galeras incluso en mar abierto. Eso le aconteció a la armada inglesa en retirada tras el fracaso ante Lisboa en 1589. Varias presas hubieron de sentir ante las galeras que guardaban el Tajo. En carta de William Fenner a Anthony Bacon fechada en Plymouth en 1589, se da cuenta de una de esas escaramuzas:

The galleys being gone, we put off into the sea, when there took us in the night a violent storm. I being separated from all company, wandered as a lost sheep in search of the Generals and chased day by day with the galleys, often times almost taken (Wernham, 1988, pág. 240).

<sup>624</sup> MARTÍNEZ HIDALGO, J.M., 1957. *Op.cit.* Voz galera.

<sup>625</sup> 28 paladas por minuto, 24 p/m y 22 p/m.

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

Si bien en el Atlántico su uso no pasa de anecdótico, si lo comparamos con el Mediterráneo, con este tipo de naves se desarrollaron campañas como la de Pero Niño (1378 -1453), saldada con éxito, aunque con dificultades en cuanto se expuso a los inconvenientes de este tipo de buques en enfrentamientos con naves de alto bordo en condiciones de viento, o en travesías con malas condiciones de mar, como aconteció en su regreso a España desde las aguas del Canal de La Mancha<sup>626</sup>.

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. Sin embargo era muy útil en operaciones anfibia por su escaso calado que les permitía acercarse a la costa para el desembarco de tropas.

Miguel de Oquendo, en carta al rey del 12 de diciembre de 1587 acerca de las necesidades de este tipo de buques en la Armada de 1588, que establecía en 30 ó 40 unidades, <<añadía que no consideraba peligrosa para ellas la navegación en el Atlántico>> (González-Aller Hierro, 2010). No podemos menos que plegarnos ante los conocimientos de Don Miguel en este aspecto.

Diego Brochero las empleó en la zona del canal desde las bases españolas de Bretaña en apoyo de la Liga Católica. Su empleo consistía en actuar como meros transportes de infantería con las que efectuar desembarcos y hostilizar en ataques de represalia,



Guardatimones situados sobre dos cubiertas en una nave manca. Hendrick Cornelisz Vroom. *Skirmish between Amsterdam and English warships, 20 April 1605*. Museo marítimo nacional de Amsterdam. Fot: MSC.

<sup>626</sup> CARLOS MARTÍNEZ-VALVERDE, en MARTÍNEZ HIDALGO, J.M., 1957.



escortadas por los filibotes de Pedro de Zubiaur. Este último, marino atlántico a la postre, al contrario del Salmantino Brochero formado en las galeras de Malta (Gracia Rivas, 2006), concebía la guerra en el mar de un modo más moderno, en labores de lucha contra el tráfico enemigo y en garantizar por tanto el uso propio de este espacio negándoselo al enemigo, no es extraño, por tanto, los numerosos roces que tuvo con su superior.

Consta la propuesta de construcción de este tipo de buques en los Países Bajos con objeto de utilizarlos en aguas confinadas donde se esperaba tuvieran ventajas en las aguas someras.

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

Pese a la falta de cualidades oceánicas, sería en el Atlántico, concretamente en Galicia, donde las galeras establecerían la base de lo que sería la marina castellana de la que derivará la Armada Española. Por orden del primer arzobispo de Compostela Diego Gelmírez (1068 - 1164), se estableció en Padrón una base naval desde la que, mediante el empleo de galeras, contrarrestar a los merodeadores musulmanes y normandos. La construcción de estas embarcaciones fue encomendada a técnicos provenientes del Mediterráneo, concretamente de Pisa y Nápoles.

Las galeras estaban construidas mediante doble forro y las maderas utilizadas en su construcción eran encina, abeto, haya, roble y pino.

Para la Armada de 1574, el capitán Gregorio de Ugarte (Pi Corrales 1983) recomienda la construcción de ocho galeras de pino, <<por ser más ligeras>>. Los remos, fabricados de madera de haya, tenían 12 m de longitud. Estaban manejados principalmente por forzados, esclavos, delincuentes o prisioneros de guerra, aunque era común la presencia de voluntarios.

Las características generales de una galera en el siglo XVI eran unos 47 m de eslora con 142 cuadernas con claras de unos 25 cm. Las cabezas de las cuadernas se unían al durmiente, y entre sí, las correspondientes a una misma cuaderna mediante baos.

Un aspecto de su armamento es que la misma nave era en sí misma un arma, funcionando a modo de ariete para embestir al enemigo mediante el espolón. Este elemento es probablemente el arma exclusivamente naval más antigua (Cerezo Martínez, 1983). La pieza surgía desde la roda y se afirmaba al tajamar. Se trataba de una pieza maciza de abeto de unos 5 ó 6 m de longitud que además de su función de arponear al enemigo a una altura aproximada de un metro sobre la línea de flotación servía como vía de acceso para el abordaje, cumplía además funciones de bauprés, afirmando en él la vela latina de trinquete.

Estos buques carecían de castillo de proa, en su lugar se establecía la tamboreta, espacio situado a unos cuatro m de la roda, donde se aferraban las anclas y se situaban los proeles, encargados de aferrar en combate a la nave enemiga mediante garfios de abordaje, además de los artilleros de dotación en las piezas de mayor calibre. Éstas se situaban en la corulla, a popa de la tamboreta. Estas piezas principales, situadas en situación de caza, permitían además barrer a la nave enemiga instantes antes de producirse el abordaje. Estos buques carecían de otra artillería principal, siendo el resto de las piezas ligeras, de horquilla y antipersonal.

La situación de las piezas, su carácter fijo y la lentitud en su puesta en batería dificultaba mucho la recarga de las piezas al quedar los artilleros muy expuestos al

fuego enemigo. Raro es que las piezas tengan más de una ocasión de disparar en las fases de aproximación del combate <<...Y así digo, Señor, que no pudiéndose tirar dos veces como realmente no se puede sin grandísima confusión<sup>627</sup>>> (Cerezo Martínez, 1983).

Esa especial disposición artillera permitía su uso en diferentes situaciones tácticas. Así desde las piezas de largo alcance - culebrinas - hasta las de corto - pedreros - su empleo fluctuaba en función de las circunstancias del combate.

La carroza, a popa, sería el equivalente al alcázar o castillo de popa en las naves mancas. Servía de alojamiento a los oficiales y pasajeros de calidad. En este punto se situaban varias piezas de artillería ligera de uso antipersonal del tipo de borda. Su función era repeler los ataques por la parte más vulnerable del buque, que era precisamente la popa. Otras piezas similares podían situarse en el través. Esta distribución de artillería ligera parece aplicarse a las galeras ponentinas, es decir, a las del occidente mediterráneo. A estas piezas se le unían los mosquetes cuyo número podía oscilar de 10 a 40 y, con clara vocación antipersonal, se montaban asimismo sobre las bordas.

El espacio situado entre la tamboreta y el alcázar, denominado talar, tenía unos 37 m de largo por 5 de ancho y daba cabida a la chusma. A lo largo de este espacio corre la crujía, espacio de tránsito para soldados y marineros y desde donde el cómitre y sus ayudantes vigilan la boga. En la banda de babor de las galeras había un banco menos, es decir, 25 bancos en vez de 26, pues en ese lugar se situaba el fogón, en el noveno banco contado por la proa.

Entre los bancos y las bordas se situaban sendos corredores de unos 40 cm de ancho donde se situaban los arcabuceros en combate.

Los palos aumentaron desde uno hasta tres, caso poco frecuente. En estas naves muchas de las comunes denominaciones propias del lenguaje marino tienen divergencias con el habitual. Así al palo mayor se le denominaba maestro, teniendo los otros dos las más habituales de trinquete y mesana.

El palo mayor (maestro), se situaba a unos tres metros a proa del centro del buque. El trinquete, a proa atravesando la arrumbada. El aparejo era de velas latinas, aunque podían largar un trece con vientos duros de popa.

Eran buques demandantes de una gran tripulación y con muy escasa capacidad de carga, por lo que nunca fueron empleados para el tráfico de mercancías más allá del urgente por necesidades tácticas o estratégicas, o de caudales en efectivo.

**GALIZABRA:** Se trata de otro de los buques que acabarán confluyendo en lo que posteriormente se entenderá por fragata,

Pero no obstante el fracaso, la idea de alargar los buques y aun la de aplicar los remos como elemento auxiliar, quedaba lanzada y volvería a repetirse con insistencia hasta dar lugar a la verdadera fragata (García-Torralba Pérez, 2013).

La galizabra es el resultado de la aplicación de las características de la galera mediterránea a la ligera zabra cantábrica. Es un buque de guerra (F. F. Olesa Muñido 1983) empleado principalmente en el golfo de Vizcaya y canal de la Mancha, se trata de una zabra atlántica agalerada con características propias de las galeras

<sup>627</sup> Carta de Don García de Toledo a Don Juan de Austria fechada el 13 de septiembre de 1571.

mediterráneas, por lo que su propulsión podía ser a vela o a remo. Dedicado al control y defensa de las costas, se empleó también como vía de comunicación enviando pliegos y caudales dada su rapidez y seguridad. Al igual que la galeaza, debió mucho a las aportaciones de los hermanos Bazán: Álvaro y Alonso, en las que procuraron reunir sin conseguirlo, las buenas propiedades de la nao y la galera (Martínez-Valverde 1957).

La primera referencia de archivo de estas embarcaciones con la que contamos, es la construcción, en 1584, por D. Alonso de Bazán, hermano de D. Álvaro; estos buques tenían 48 codos de quilla y 58 y  $\frac{1}{2}$  de eslora y 12 de manga y 4 y  $\frac{3}{4}$  de puntal, con capacidad de 200 toneladas, 20 remos por banda y 20 piezas de artillería (García-Torrallba Pérez, 2013).

Estas proporciones que alcanzan a 4,875/1, se acercan más a las de una galera que a las de los buques atlánticos de la época. Este híbrido entre zabra atlántica y galera fue objeto de crítica, incluso por su promotor, pues el propio don Alonso llegó a decidir:

[...] pareciéndole que eran grandes para vaxeles de remo y que ha de menester más de 100 marineros cada una para remo y gobierno, las mandó levantar (las bordas, naturalmente) y hacer galeoncetes y así se está haciendo (García-Torrallba Pérez, 2013)

Este tipo de buque sufrió duras críticas a pesar de tener cubierta firme y poder navegar con seguridad por el Atlántico, como lo demuestra la galizabra que, al mando de Bartolomé de León, cruzó el Atlántico desde Tierra Firme con caudales a finales de 1590.<sup>628</sup>

**LANCHA:** Además de emplearse como término genérico para las embarcaciones auxiliares de un buque, en sentido estricto era una embarcación de pequeño tamaño que podía estibarse a bordo de los buques mayores. Destinadas a transportar personas, equipos o mercancías, podían cumplir funciones de desembarco o de exploración. Se aplica a la mayor y más robusta de todas las embarcaciones auxiliares de a bordo. En muchas ocasiones los buques mayores acostumbraban a conducir a remolque embarcaciones menores para su servicio:

El viento nos yba refrescando susudueste y a la noche lo hizo mucho más, de suerte q[ue] como a las dos oras después de m[edi]a noche perdimos el barcón que trayamos por popa con tres onbres y treynta carneros de la despensa del almir[an]te y ciento y quarenta peruleras de agua (Parker, 1998).

**MAHUANA (MAHONA):** Se refiere a una galera de gran tamaño otomana, podía actuar de galera de fanal y, a semejanza de las galeazas cristianas prestaba fuego artillero en los combates (Cerezo Martínez, 1983). Posteriormente evolucionó hacia la nao, navegando exclusivamente a vela y con aparejo de cruz, resultando muy pesada (Martínez-Hidalgo y Terán 1957)

**NAO:** Es un término general empleado para designar cualquier tipo de buque (Martínez-Hidalgo y Terán 1957). Pero también designa un tipo específico de nave de alto bordo, de aparejo redondo, antecedente del galeón. Estaba dotada de castillo a proa y alcázar a popa, de varias cubiertas en ambos casos que podían llegar hasta tres. Las naos primitivas arbolaban un solo palo con vela cuadra, arboladura que fueron aumentando hasta un máximo de cuatro. Durante el siglo XVI, normalmente arbolaba tres palos, dotados el mayor y trinquete de aparejo redondo, siendo la

<sup>628</sup> ES.41091.AGI/23.15.541//INDIFERENTE,541,L.1DESP,F.95-95V

mesana de aparejo latino. En ocasiones en el palo mayor llegaron a arbolar una vela de gavia. De formas redondas y muy llenas, la proa y la popa eran casi simétricas, llegaron a alcanzar las 600 toneladas, arqueando las menores alrededor de 100 (Pi Corrales 1983).

Las naos cantábricas constituyeron el componente principal de las Armadas y flotas ibéricas del siglo XVI. Las naos del área cantábrica tenían justa fama por sus buenas prestaciones y cualidades (Casado Soto, 1988, págs. 119-120). Según Casado Soto existían dos tipos; las de puente y las de jareta firme (Casado Soto, 1988, pág. 127). Mientras las primeras tenían una cubierta estanca, las segundas eran abiertas lo que obviamente las hacía menos adecuadas para afrontar tiempos duros.

Su relación eslora - manga es la clásica de as, dos, tres al relacionar el puntal con la manga y la quilla, relación que ha tenido una larga pervivencia alcanzando casi hasta nuestros días.

Sufrió una constante evolución, pasando de buques de escaso puntal con una sola cubierta, a tener hasta dos cubiertas. Mediado el siglo XVI presentaban alterosas superestructuras, que a partir de ese momento, igual que sucedía con los galeones, se fueron enrasando progresivamente, sobre todo en los buques destinados al combate (Casado Soto, 1988, pág. 123). Fruto de todas estas mejoras, las naos irán evolucionando hacia el galeón.

Muy extendidas por los mares que rodean Europa, las naos del norte europeo eran de construcción a tingladillo, mientras que las mediterráneas tenían el casco a tope. Solían tener dos cubiertas corridas de proa a popa, con dos estrechos corredores en el combés que delimitaban la bodega.

En ocasiones, sobre todo cuando superaban las 350 toneladas, presentaban un refuerzo transversal formados por baos sin tillar, entre el plan y la primera cubierta (Casado Soto, 1988, pág. 127).

La tripulación, para una nao de unas 500 toneladas se ha establecido en unos 65 marineros, 20 grumetes y 5 pajes, encuadrados por un maestro y un piloto.

**NAVÍO:** Además de la acepción genérica a cualquier embarcación de cierto porte, podía referirse a un buque menor atlántico con funciones auxiliares de Armada de entre 30 y 90 toneles, dedicados al tráfico de mercancías. Se utilizaban en las Armadas como pataches o auxiliares.

**PATACHE:** Buque auxiliar de una Armada o que navega en función de otro en labores de apoyo. Embarcación ligera, de dos palos, originalmente dedicada al tráfico mercante costero, pero muy empleada en el ámbito bélico en exploración, caza y aviso (Martínez-Hidalgo y Terán 1957). En ocasiones se empleaba para enviar mensajes entre los componentes de las flotas o Armadas (Parker, 1998), los llamados pataches de Aviso. Los pataches de Guarda se empleaban en la defensa de puertos y rías (F. F. Olesa Muñido 1983).

Estaban dotados de remos como demuestra la compra a Pedro de Pando, natural de Santander, de 105 remos <<para los pataches>> (Gracia Rivas, 1986).

**PINAZA:** Embarcación de vela y remo, en ocasiones carecía de cubierta, con tres palos, planuda con mucha eslora en relación a su manga, ligera y con la popa cuadrada, llegaba a los veinte metros de eslora. En el Cantábrico se la utilizaba para



la pesca en el invierno<sup>629</sup> y el comercio de cabotaje durante el verano. En las partidas de Alfonso X el Sabio se la nombra después del leño y antes de la carabela.

Su empleo como auxiliar de Armada queda de manifiesto con su presencia en casi todas las Armadas formadas a finales del siglo XVI en el norte de España.

Eran empleadas en numerosas misiones: así en tareas de aviso o enlace ha quedado de manifiesto en numerosas ocasiones: << [...] porque vino vna pinaza del Adelantado con vn billete suyo dandome aviso de como se hallaua en La Coruña, y que procurase thomar este puerto como lo voy haciendo>><sup>630</sup>, esta pinaza procedía de La Coruña.

Su nombre apunta a estar construidas con madera de pino, lo que les otorgaba ligereza y rapidez, aunque menos robustez que las construidas con otros tipos de madera (Pi Corrales 1983). Casado Soto, sin embargo menciona pinazas fabricadas en roble.

Sus dimensiones para cuatro pinazas en 1590 según José Luis Casado Soto oscilaban de 23 codos (13,21m) a 24 (13,79) de eslora, seis codos de manga (3,45m), presentaban 10 remos por banda (Casado Soto, 1988, pág. 134).

En el siglo XVII las había de unos cuarenta metros de eslora por siete de manga. Propulsadas a vela, con mayor y trinquete que arbolaban cada uno su correspondiente papahígo. Podían armar remos de 8 a 11 codos de longitud para su desplazamiento. Arqueaban unas 50 toneladas.

Además de las velas cuadras algunas podían izar velas al tercio.

También se las conocía por pinazas besugueras, al estar dedicadas a la pesca del besugo. Podían ir remolcadas por la popa de las naves mayores, marinadas y con víveres para varios días. En los combates su función era estorbar las maniobras enemigas y prestar apoyo a las propias. Al ser anchas y bajas eran muy apropiadas para operaciones de desembarco (Pi Corrales 1983).

Cumplían bien funciones de guardacostas, las mayores podían embarcar un número estimable de gente y aún operar con piezas de artillería de calibre mediano y ligero (Casado Soto, 1988, pág. 131).

También se las empleaba como remolcadores de otros buques, como en el famoso episodio del salvamento del galeón veneciano Regazona en peligro sobre las islas Sisargas el 7 de diciembre de 1588. Cuando ante los cañonazos de auxilio de Martín de Bertendona, acudieron dos pinazas, dedicadas probablemente a la caza de la ballena, desde Malpica, y le dieron remolque entre el cabo San Adrián y las islas, <<por donde no se ha visto que aya pasado navío>>. En esta ocasión Bertendona, además envió a una de las pinazas a La Coruña a dar aviso de su llegada.

**SAETÍA**<sup>631</sup>: Embarcación latina de una sola cubierta. En un principio menor que una pequeña galera, podía arbolar dos palos y ser armada de remos. Evolucionará hasta los tres palos, mayor mesana y trinquete y perderá los remos en el siglo XVI (Martínez-Hidalgo y Terán 1957, T-6, 14).

<sup>629</sup> Eran de hecho los mayores buques de pesca costera del Cantábrico.

<sup>630</sup> AGS, GA, Leg. 491-73. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II. 2 de noviembre de 1597, «sobre el dicho cauo de Zizarga».

<sup>631</sup> MARTÍNEZ HIDALGO, J.M., 1957. *Op.cit.* Voz saetía.

**TAFUREA:** Embarcación de transporte destinada al transporte de caballos (Cerezo Martínez, 1983), de origen medieval, a veces iba armada (Martínez-Hidalgo y Terán 1957, T-VI, 362).

**URCA:** Nave de transporte de originaria de los países Bajos, de donde proviene el nombre <<hulk>>. Era una nave redonda y con fondos muy aplanados (Pi Corrales 1983) y proa redonda (Martínez-Hidalgo y Terán 1957, T-VI, 682). Muy llena de formas, presentaba dos palos y un bauprés donde arbolaba una cebadera. Tres focues se situaban entre el mayor y el anterior. En el mayor arbolaba una mayor y una gavia. En el palo de mesana largaba una cuadra y una bergantina<sup>632</sup>. Disponía de una única cubierta.

Era un tipo de buque lento por resultar muy pesado. Armadas como todas las de su época podían tener un papel en los combates (Pi Corrales 1983), aunque su principal tarea fuera logística (F. F. Olesa Muñido 1983).

El duque de Medina Sidonia se refería así a las que formaban parte de la Armada que el comandaba en 1588: << Las urcas me van deteniendo porque son muy malos navíos de vela, y es forzoso andar todos a su paso por llevarlas recogidas y el armada junta>> (Casado Soto, 1988, pág. 176).

Un buque de este tipo, la *San Pedro el Mayor*, alemana, construida en 1567, fue destinado a ser el buque hospital de la Armada de 1588, este buque naufragó en Hope Bay, condado de Devon, Inglaterra, en el viaje de regreso (Gracia Rivas, 2006).

En la Gran Armada de 1588 se empleó uno de estos buques de carga para transportar las mulas que habrían de arrastrar la artillería durante la campaña terrestre. Junto a las bestias se embarcó cantidades de paja y cebada para su alimentación (Gracia Rivas, 1986). Estos buques estaban internamente acondicionados para alojar y transportar a estos animales.

**ZABRA:** Embarcación auxiliar de Armada. Parecidas a un bergantín, aunque con el casco más largo y raso. En ocasiones se refieren a ellas como sinónimo de fragatas, es decir, buques aptos para labores de descubierta o aviso. Al parecer en el siglo XVI, llegaron a alcanza las 60 toneladas, aunque el porte medio se encontraba en las 40 toneladas, siendo las más ligeras de alrededor de 20. Las conocidas como zabras de Armada, por estar artilladas se dedicaban a guardacostas y escolta de convoyes.

Para acudir a una Armada, se le solía dotar de media o cubierta entera, se le crecían las amuras mediante falcas y a veces se les instalaba a popa una cámara para los oficiales (Casado Soto, 1988, pág. 132).

Su arboladura era la clásica de mayor, mesana y trinquete además de bauprés. Los palos podían ostentar masteleros. Las medidas según Casado Soto eran de 32 codos (17,24) de eslora, por 8 de manga (4,59m), con doce remos por banda (Casado Soto, 1988, pág. 132).

De la bondad de estos buques para la labor de guardacostas y lucha contra la piratería y el corsarismo, nos habla el episodio protagonizado por Diego de Aramburu, cuando después de abandonar Vigo, la armada inglesa de 1589, desperdigada y perdida toda disciplina, debió hacer frente al hostigamiento de la flotilla de zabras a su mando que les tomó dos presas, conducidas a Santander.

---

<sup>632</sup> Vela cangreja.

El diminutivo de zabreta, ha de referirse al tamaño de estas naves. Durante la preparación de la Armada de 1574, se recomendaba revestirlas para resistir tormentas<sup>633</sup>.

## 9.2-Armamento

<<Con el artillería se ha de pelear con  
flema y cordura en la mar,  
Procurando que las tiros se empleen bien;  
porque lo contrario es bastar las  
municiones y rendir la nao y la gente,  
y calentar la artillería sin que aproveche>>  
(González de San Millán 1689).

706

La necesidad de los buques de hacer frente a un entorno hostil debía combinarse con la resistencia frente a la codicia ajena (Casado Soto 1988, 118), para lo que debían dotarse de mecanismos de autodefensa. Las primeras referencias al empleo de piezas de artillería en Europa aparecen en el sitio de Baza, donde los musulmanes emplearon <<máquinas de guerra que arrojaban bolas de fuego con terribles truenos y rayos>> que les facilitaron la conquista además de Orce y Huéscar poco antes del año 1325. Esta invención se extendió por todo el continente. Ya en el año siguiente en Florencia se nombran <<personas que dirijan la fabricación de cañones de latón para defensa, así como bolas de hierro>>.

En el Statuto Marittimo de Venezia de 1255 se establecía que debía haber de 4 a 8 bombardas en todos los buques en función de su porte. El Statuto Genovese di Gazzeria de 1316 establecía que una coca de 600 toneladas debía estar dotada con 5 bombardas, 120 proyectiles y 13 barriles de pólvora.

La primera vez que se empleó este recurso en el mar fue en la batalla de la Rochela, en 1372, donde las naves castellanas destruyeron a una Armada inglesa. Sin embargo, anteriormente, en 1359, durante el ataque del rey Don Pedro el Ceremonioso contra el puerto de Barcelona, éste fue recibido con dos disparos de bombardas procedentes de una nave fondeada frente al convento de San Francisco de aquella ciudad. A partir de cualquiera de ambos momentos, se produce una lenta evolución de la artillería pirobalística, aunque el dominio absoluto de la artillería en el combate naval no se producirá hasta la aparición de los obuses explosivos y la carrera entre blindaje y artillería, cuando el siglo XIX se encontraba en su ecuador.

Estas primeras piezas, instaladas antes de la aparición de las portas en los costados de los buques, se instalaban sobre la cubierta superior, a lo largo de la balastrada. En estos momentos las piezas en el buque se disponían, de hacer caso a la iconografía, principalmente en los castillos, principalmente el de popa, sobre el primer puente, o en los alcazarillos, en caso de que existieran. Esta disposición de la artillería, muy alta, limitaba por problemas de estabilidad, el número de piezas y su tamaño.

Los buques dedicados al tráfico comercial y aún los dedicados a la pesca, al menos los de altura, disponían, en caso de podérselo permitir, de mecanismos de autodefensa que, además de las armas portátiles, incluían piezas de artillería.

Las primeras piezas fueron fabricadas en bronce y en hierro forjado, apareciendo la primera pieza de hierro colado, en Inglaterra en 1509, aunque no se generalizará hasta mucho tiempo después.

<sup>633</sup> Probablemente elevándoles las amuradas para elevar la obra muerta.



En la primera década del siglo XVI aparecen las portas para las baterías, aunque se seguirán situando piezas ligeras en los castillos para su empleo antipersonal durante el combate. Con el avance que supuso la introducción de la artillería naval en baterías sobre las cubiertas, en vez de situarla en los castillos, la guerra pirobalística iniciará su edad de oro en la guerra naval. La posibilidad de situar piezas de artillería en partes bajas del buque, asomando las bocas por los costados, permitirá emplear piezas más pesadas y contribuirá además a bajar el centro de gravedad del buque favoreciendo la navegación y el combate al hacer las plataformas más estables. Las portas se situaban en damero y pronto permitieron crear varias baterías, puentes o cubiertas de artillería. La disposición de las piezas era progresivamente más ligera a medida que ascienden las cubiertas (Landström, 1964, pág. 115). Los primeros buques en los que se aprecia este avance es en las carracas (Cucari, 1978, pág. 48), siendo un invento, quizás de origen francés.



Galeón español de inicios del siglo XVII según Verbeeck, permite apreciar la disposición de las baterías con las piezas de mayor calibre y por tanto peso, en las cubiertas inferiores, con piezas más ligeras en las superiores, rematadas por piezas de menor calibre en bronce en cubierta. CORNELIS VERBEECK, <<A Naval Encounter between Dutch and Spanish Warships>>, ca. 1618/1620 (detalle, National Gallery of Art, Washington D.C.).



La artillería de caza y retirada se situaba a proa y popa del buque. En ocasiones para ello se destacaban piezas de las situadas en las baterías. La artillería de retirada se denominaba asimismo guardatimón, pues su empleo podía tener asimismo este objetivo, evitar que durante el combate se atentara contra este elemento vital del buque. Asimismo su uso pretendía estorbar una de las tácticas más ventajosas en el combate artillero de la época de la vela. Cruzar la popa de tu adversario, facilitaba el barrer con el fuego de costado las cubiertas del buque enemigo longitudinalmente. Esto suponía poder infligir graves daños internos al adversario desencabalgando piezas y diezmado a sus servidores, con escasa capacidad de reacción por parte de la nave atacada, limitada su reacción a las escasas piezas situadas en la popa, esto es, las guardatimones.

La aparición de las piezas de retirada parecen coetáneas con las piezas de batería, esto es de inicios del siglo XVI. Las piezas de caza son posteriores, aunque su uso en las galeras resulta evidente. Las piezas aquí situadas suelen ser ligeras, para no comprometerla navegación con un peso excesivo a proa, y de gran alcance, por lo que las culebrinas resultan ideales para este cometido.

Otras ubicaciones donde se situaron piezas de artillería fueron las cofas de los buques e incluso los alcázares, apuntando hacia el combés propio. En todos estos casos se trata de piezas ligeras, antipersonal, emplazadas para rechazar las partidas de abordaje enemigas. Esta disposición desaparece hacia mediados del siglo XVI, coincidiendo con el empleo de piezas de artillería de mayor tamaño con una vocación antibuque más acusada en la artillería.

En España existían normas acerca de las piezas de artillería que debían embarcar las naves mercantes cuando acudían a las Flotas de Indias, en ellas se exponían los tipos de pieza, su número, los técnicos que debían embarcar y hasta los tiros disponibles para cada pieza. La realidad de las Armadas era diferente, pues el objetivo bélico de la operación primaba frente a cualquier otra circunstancia y las piezas de defensa de las naves estaban en función de ese aspecto.

No existían en las Armadas que tratamos los problemas que conllevaba el manejo de la artillería en los buques mercantes de la Flota de Indias. En numerosos casos las piezas quedaban inutilizadas pues, a pesar de llevar las piezas estipuladas en los reglamentos, éstas quedaban inutilizadas por el exceso de carga que se embarcaba con objeto de incrementar los beneficios. En ocasiones las piezas quedaban enterradas en medio de la carga en las baterías, o bien las portas quedaban bajo el agua, o muy próxima a ella, por ir excesivamente cargadas las naves.

Las piezas de artillería empleadas en los buques no diferían en un principio de aquellas utilizadas en tierra (López Martín, 2015), únicamente la correcta relación entre pesos abordo de los buques, parece explicar a ciertos autores (López Martín, 2015) la preeminencia de las piezas de hierro forjado - más ligeras - frente al bronce<sup>634</sup>, todavía no empleado con profusión a bordo de los buques. El rango cronológico de estas piezas abarca desde el siglo XV al XVII.

Otro factor a nuestro modo de ver podría residir en el precio de las piezas, mucho más elevado en aquellas de bronce que en las de hierro forjado. Durante el siglo XV, con unas Armadas nacionales no desarrolladas todavía, el armamento de los buques estaba en manos de sus armadores y éstos evidentemente buscarían la mejor relación entre el precio de la artillería de autodefensa de sus buques y los resultados que la

<sup>634</sup> El peso específico del hierro se sitúa alrededor de los 7800 kg/dm<sup>3</sup>, mientras que el de bronce está entre 8.440 a 9.230 kg/dm<sup>3</sup>.

misma pudiera ofrecerles de cara a un enfrentamiento que por naturaleza debía de ser defensivo.

A este factor si le sumamos que las piezas de artillería de bronce son más pesadas que las de hierro, le sumamos el factor de la pérdida de la carga a embarcar, cuyo peso está ocupado por una artillería que no aporta valor a los fletes transportados.

La artillería naval en la época está en equilibrio entre la relación coste beneficio de la misma, sobre todo cuando hablamos de buques privados, cuanta más artillería se embarque, con sus correspondientes accesorios y pelotería, menos carga podrá embarcarse, y si a eso le sumamos el elevado precio que alcanzaban las piezas de bronce, comprenderemos que su uso no estaba muy extendido previamente a la creación de las Armadas reales.

Por otra parte factores como la estabilidad de los buques condicionaba asimismo la cantidad de artillería que era posible transportar así como su disposición a bordo. Los pesos altos están reñidos con la práctica marinera, por cuanto éstos implican que el barco será inestable, corriendo incluso el riesgo de volcar<sup>635</sup>. Los pesos más bajos implicaban por tanto poner las piezas de artillería más pesadas en las cubiertas inferiores, lo cual no fue posible hasta que no se introdujeron las portas, que podían permanecer cerradas durante la navegación y abrirse en caso de combate si las condiciones del mar lo permitían<sup>636</sup>.

Desde el siglo XVI, todavía habrán de pasar siglos, hasta que la artillería devenga en el arma definitiva de la lucha en el mar que arrinconará la guerra cuerpo a cuerpo como factor decisivo. A pesar de que la artillería seguirá una rápida progresión hacia su dominio definitivo de la guerra naval, las armas antipersonal seguirán teniendo una gran preponderancia durante todo este siglo. La artillería <<no es capaz aún de proporcionar resoluciones bélicas en combate>> (Cerezo Martínez, 1988, pág. 8).

El momento que nos ocupa, el siglo XVI, respecto a la artillería ha sido denominado como la época de la Artillería de Bronce. Comprende los siglos XVI y XVII. Sus piezas características son la culebrina y el cañón, ambas de ánima lisa y de avancarga. Su tiro es tenso, aunque es en esta época cuando aparece el mortero como arma principalmente de asedio, esta pieza todavía no dispara proyectiles explosivos, aunque sí grandes bolaños de piedra.

La artillería de hierro forjado además de más ligera que la de bronce, era más barata, no sólo por el diferente valor de ambos metales, sino también por el proceso de fabricación de uno u otro tipo. Mientras que para la fundición de bronce se precisaba personal muy especializado y unas instalaciones complicadas para la época, un cañón de hierro forjado podía ser fabricado rápidamente por un maestro y un par de aprendices <<en una sencilla fragua>> (López Martín, 2015, pág. 69). Como contrapartida, las piezas de hierro forjado eran quebradizas como consecuencia de las impurezas contenidas en el metal.

El proceso de fabricación de una pieza de hierro forjado implicaba la formación de un tubo disponiendo barras de hierro forjado unas junto a otras, como si fuesen duelas de un barril. Las barras se soldaban unas a otras martillándolas con el metal puesto al rojo, formando así un haz casi permanente. Esta operación podía repetirse

<sup>635</sup> Los casos del sueco *Vasa* en Estocolmo en 1628; o el más cercano *H.M.S. Captain* 1870 en el cabo Finisterre, constituyen dos famosos ejemplos.

<sup>636</sup> El tener vanos en los costados cerca de la línea de flotación implica que se pueda embarcar agua por las mismas con el riesgo que eso supone para la flotabilidad del buque.

hasta apretar el conjunto con aros que se fijaban alrededor del conjunto, puestos asimismo al rojo. Las brechas que pudieran aparecer en el proceso y por las que escaparían los gases de la ignición de la carga, se taponaban vertiendo plomo fundido.

Otra variante de esta artillería de bajo coste se conseguía enrollando una lámina de hierro en torno a un mandril y reforzando el tubo resultante con zunchos de hierro.

En caso de pretender fabricar un cañón de avancarga, al tubo se le soldaba una tapa en un extremo. En caso de fabricar una pieza de recámara abierta, al tubo se le fijaba un receptáculo donde fijar la recámara de alcuza. Un gran número de piezas de hierro forjado se fabricaban como cañas de lombarda, a las cuales se les añadía una recámara que se fijaba sobre la cureña que sostenía al conjunto.

Se ha venido diciendo que la artillería naval a finales del siglo XVI alcanzó el punto de definitiva expresión del enfrentamiento naval. Incluso en un ejemplo de etnocentrismo puro, ha dado lugar a mostrar diferencias entre unas y otras naciones en base a este tipo de enfrentamientos. En el más habitual de los ejemplos sobre esta cuestión se nos ha querido hacer ver que el manejo de la artillería por parte de las fuerzas inglesas que intentaron impedir el progreso de la Armada de 1588 fue determinante en el fracaso de dicha expedición. La realidad es que a pesar de las ingentes cantidades de pólvora y munición empleados por ambas partes, tanto los supuestamente avanzados artilleros ingleses como los supuestamente ineptos artilleros españoles no fueron capaces de hundir un solo buque mediante la utilización exclusiva de este recurso.

Durante el combate sostenido por el galeón *San Juan* de Recalde en el Canal de la Mancha, contra la Armada inglesa, el 30 de julio de 1588, este buque disparó más de 140 tiros, siendo disparados contra ella más de trescientos (no sabemos si todos dieron en el blanco) el español - de la escuadra de Portugal - recibió daños en jarcia y aparejos además de sostener dos impactos de artillería en el palo de trinquete (González-Aller Hierro, 2015, pág. 163). Semejante gasto de munición para los efectos causados dejan de manifiesto aquello que pretendemos demostrar.

Llama asimismo la atención de que a pesar de aguantar dos tiros de artillería - uno de los cuales lo atravesó de lado a lado - el palo aguantó toda la campaña, lo que de nuevo demuestra el escaso daño que suponía en un buque el impacto de un proyectil de artillería de la época.

La Armada progresó y sólo la imposibilidad de contactar con el ejército del duque de Parma impidió la victoria estratégica de las fuerzas españolas. Tanto en los enfrentamientos registrados en Dorset y en Gravelinas, los resultados fueron totalmente indecisos. Los daños causados por la artillería, si bien graves en algunos buques, no fueron en absoluto determinantes en el combate. El resultado más claro del enfrentamientos fue que ambas Armadas pronto vieron decaer sus existencias de pólvora y munición, a cambio de escasos y aún indeterminantes daños al enemigo. La ausencia de un enfrentamiento cuerpo a cuerpo durante la progresión de la Armada por el Canal, impidió que la victoria se decantara por alguna de las dos fuerzas enfrentadas.

En general el alcance de las piezas de artillería del siglo XVI, excluyendo las ligeras, se ha estimado en una media de 800 a 1000 metros (Pi Corrales 1983), aunque en combate no excediera de unos 400 m.

La culebrina o semiculebrina del siglo XVI<sup>637</sup> a una distancia de trescientas a setecientas yardas<sup>638</sup> podía no perforar siquiera el sólido casco de un galeón, u otro cualquier barco potente y en caso de acertar y hacer blanco causarle sólo un pequeño agujero que una hábil tripulación reparaba rápidamente (Mattingly 1985, 291).

Además hay que contar con la falta de precisión de las piezas de la época, factor que se acentúa con la distancia, así al aumentar ésta, menor posibilidades de hacer blanco.

La artillería en el siglo XVI tenía su razón de ser por un lado como elemento defensivo disuasorio de un ataque y por otro lado como elemento ofensivo para ablandar al buque enemigo antes de su toma definitiva, que casi siempre era consecuencia de un abordaje. Así su uso contrapersonal es el que explica su éxito, por cuanto los efectos que comprometían la flotabilidad del buque atacado son muy escasos. Si bien el abordaje es considerado como aleatorio, el combate artillero aparece casi siempre como indefinido.

Se esperaba a tener al enemigo muy cerca para disparar las piezas de mayor calibre, empleadas para comprometer la flotabilidad de los buques enemigos. Por lo tanto la artillería de más calibre únicamente se disparaba cuando los buques estaban muy próximos y tras haber empleado las piezas de calibre medio e incluso las contra personal.

La artillería pesada se concentraba en la batería principal, la primera sobre la línea de flotación desde el plan, mientras que la artillería de mediano calibre se concentraba en los castillos, lo mismo que las piezas ligeras antipersonal.

Por otra parte el defender que la filosofía del uso de la artillería a bordo de los buques españoles se circunscribía a efectuar una única descarga antes de proceder al abordaje no se sostiene. En un parecer del Consejo de Guerra de fecha 24 de abril de 1594 se hace referencia a las dificultades de la recarga de las piezas tras la primera descarga, que ofrece una excesivamente numerosa dotación artillera en los buques. En este documento se prefiere la rapidez de recarga de las piezas y su manejo en las baterías, antes que un número excesivo de piezas embarcadas:

En lo que toca a la artillería, se ha visto por experiencia que el llevar mucha antes a sido de daño que provecho por el embaraço que hacen unas piezas a otras y pasada la primer carga mucho mejor que se manejen las pocas que las muchas y assi parece que bastara que los galeones grandes lleuen a 30 piezas cada uno y los demas a 25 [...] <sup>639</sup>.

No podemos sin embargo descartar que la maniobra y las cureñas empleadas en ese momento no pecaran de obsolescencia, lo que las hiciera muy engorrosas de maniobrar en las baterías. Otros autores así lo han señalado (Martin & Parker, 1988).

Ya Alonso de Chaves en su obra espejo de navegantes establecía la posibilidad de desplazar por la batería las piezas artilleras en función de la banda por donde apareciera el enemigo, de tal manera que se le ofreciera el mayor peso de andanada posible<sup>640</sup>. Esto sólo podía hacerse con grandes precauciones, no sólo por los riesgos que entrañaba una pesada pieza de artillería desplazándose sin control sobre las ruedas de su cureña por una batería, sino por el riesgo de influir en el equilibrio del

<sup>637</sup> Pieza concebida específicamente para alcanzar grandes distancias.

<sup>638</sup> 274,32 a 640m

<sup>639</sup> AGS, GA, Leg. 411-128. 24 abril 1594.

<sup>640</sup> Esto explica por qué en ocasiones se especifica una única pieza de determinado tipo para los buques. Ésta podía resituarse en la cubierta en función de las necesidades del combate.



buque, menor si el enemigo aparecía por barlovento, por cuanto el peso quedaría compensado por la escora producida por el viento.

La dirección de la guerra en el mar tan similar hasta el siglo XVI a las operaciones terrestres, hará que en numerosas ocasiones el mando de las Armadas se entregue a oficiales terrestres, siendo a partir de este momento cuando los oficiales de mar alcancen cada vez mayor especialización en este tipo de guerra. Este cambio vendrá siendo más acusado a partir del empleo de la artillería pirobalística en el combate naval.

En el siglo XVI, cuando ya había pasado casi totalmente la era de las bombardas y de las piezas de hierro forjado, la revolución tecnológica y táctica trajo consigo nuevos tipos de bocas de fuego, desde aquellas pesadas de batería destinadas a abrir brecha en las fortificaciones enemigas, hasta otras más ligeras destinadas a maniobrar en los campos de batalla (Ridella, 2012, pág. 164).

El calibre de un arma de fuego es el diámetro interior de su caña y por extensión el del proyectil que dispara. Actualmente casi siempre se expresa en unidades de longitud y es la unidad empleada para medir la longitud del ánima de un cañón. Así en el famosísimo cañón antiaéreo Bofors de 40/70 la primera cifra define su calibre en milímetros, mientras que la segunda cifra establece que la longitud de su ánima es de 70 veces su calibre, esto es  $70 \times 40 = 2800$  mm. Esta relación resulta fundamental a la hora de estudiar una pieza de artillería, pues la relación entre calibre y longitud del ánima permite caracterizar una pieza de artillería.

En la época que nos ocupa y hasta el fin de las guerras napoleónicas (en otros países continúa, prácticamente hasta nuestros días) el calibre las piezas de artillería se expresaba en función del peso del disparo. Este sistema tenía sentido mientras los proyectiles fueran únicamente macizos, cuando aparecen los proyectiles explosivos, o los proyectiles especializados, esta manera de expresar el calibre pierde su razón de ser.

La idea de tomar como carácter distintivo de las piezas el diámetro de la boca, surgió en el siglo XVII. Los proyectiles en ese momento eran esféricos y macizos, siendo constante el peso, expresado en libras, de sus proyectiles para el mismo calibre. Cuando más tarde aparecen los proyectiles explosivos, en principio exclusivos para morteros y obuses, la falta de equivalencia entre peso y diámetro hizo necesario recurrir al diámetro de las piezas expresado en pulgadas, para identificar las piezas.

El origen de las piezas nunca debe en ponerse en relación con el buque, pues aquellas podían tener diferentes procedencias, bien compra, botín o requisa.

### 9.2.1.-Anarquía en la producción artillera

Los cañones fabricados en el siglo XVI carecían de uniformidad, no solo en los tipos sin en estos mismos; un contemporáneo Cyprian Lucar escribía en 1587: <<A causa de una intolerable deficiencia, todas nuestras grandes piezas que llevan un determinado nombre no son de un determinado peso ni tienen bocas del mismo tamaño>> (Martin & Parker, 1988, pág. 217). Esto, si bien un inconveniente en la artillería terrestre, podía ser un grave quebranto en una unidad naval, donde al gran número de piezas artilleras, se unen las limitaciones en un medio de transporte tan delicado en temas de reparto de pesos y estiba.

El disponer de una artillería pareja en calibres a bordo ya era una característica estimada en la época, como demuestra esta estimación de 1591, respecto a la Almiranta de Portugal Recalde en la Jornada de Inglaterra de 1588: <<La más bien artillada de la Armada hera el galeón de Portugal nombrada *San Juan*, que fue por almiranta general, porque llevaba artillería en más y igualdad de género y peso, como artillada de artillería hecha a propósito>>. <sup>641</sup>

Los propios estados intentaron poner orden en el caos de piezas y calibres que saturaban cualquier esfuerzo racional logístico.

En Francia, Enrique II (1519-1559), redujo la profusión de piezas a 6 cañones reglamentarios (Barado ca. 1885):

|                    |                                 |
|--------------------|---------------------------------|
| CAÑÓN              | 33 libras y 4 onzas a 34 libras |
| GRAN CULEBRINA     | 15 libras y 2 onzas a 15 y 4    |
| CULEBRINA BASTARDA | 7 libras y 2 onzas a 7 y 3      |
| CULEBRINA MEDIA    | 2 libras                        |
| FALCÓN             | 1 libra 1 onza                  |
| FALCONETE          | 14 onzas                        |

Asimismo en la aleación de bronce empleada en la fundición de piezas de bronce, Enrique II estableció que debían entrar 100 partes de cobre y 10 de estaño (Barado ca. 1885). Estas disposiciones en Francia no tuvieron trascendencia, pues las guerras de religión en que se sumió el país impidieron la uniformización.

En España hasta principios del siglo XVII, con Felipe III, no se estableció una normativa de unificación de calibres, aunque ya en 1549 el emperador Carlos intentó poner orden en tal profusión de tipos y formas (Martin & Parker, 1988, pág. 217).



Gran bolaño de artillería de tiro curvo localizado en el pecio de Ribadeo, 1597. Es probable que la pieza encargada de su disparo no perteneciera a la dotación artillera del buque. Fot: Archeonauta SL.

<sup>641</sup> AGS, Guerra Antigua 347/218.

Varios autores han intentado poner cierto orden en la materia, pero sin el menor éxito por cuanto como hemos visto de origen no existía la menor precisión ni en tipo ni en características de las piezas de artillería.

Los factores contemplados a la hora de establecer una definición en la artillería del siglo XVI eran el peso, casi siempre grabado sobre la pieza, normalmente en la faja de la culata o en sus proximidades.

Este peso grabado sobre la pieza, en ocasiones, de tener datos históricos acerca de la artillería embarcada en determinado buque, puede utilizarse como un número de serie que a veces resulta útil, no sólo para trazar los movimientos de una pieza de artillería en concreto, sino también con objeto de identificar algún pecio en el cual se conserve alguna pieza con la marca del peso conocida (Ridella, 2012, págs. 39-41).

El peso se expresaba en la medida en uso en el lugar de la fundición lo que, dadas las profundas diferencias en pesos y medidas a lo largo de toda Europa, el peso contribuía encima a traer más confusión. El metal con el que había sido fundida o forjada la pieza era también un dato relevante a la hora de su definición. La carga era otro factor a reseñar. El peso y composición del proyectil era otro método de definición de las piezas. Por último la relación entre el peso del proyectil y de la pieza y la longitud del cañón expresada como múltiplo de su calibre.

Martin y Parker propusieron una clasificación basada en familias tipos y calibre expresado en libras castellanas basado en lo que ellos consideraban <<tal y como era familiar entre los españoles de la época>>. Por nuestra parte consideramos interesante esta clasificación pues resulta mensurable con facilidad - al menos en lo que se refiere a la adscripción a una u otra familia - ofreciendo la posibilidad de racionalizar un tanto la vasta nómina de tipos de piezas de artillería empleados en la época.

| Tipología de piezas artilleras a finales del siglo XVI<br>(según Martin & Parker 1988) |                     |   |
|--|---------------------|---|
| Familia  | Tipo                | Peso del proyectil<br>(en libras castellanas <sup>642</sup> ) |
| CAÑONES<br>(Piezas pesadas de una longitud de 25 calibres o menos)                     | Cañón de batir      | 40-50 Fe  |
|  | Cañón               |   |
|  | Medio cañón         | 28-35   |
|  | Tercio cañón        |   |
|  | Quarto cañón        | 15-27   |
|  | Cañoncete           |   |
|  |                     | 10-14   |
|  |                     | 9-12  |
|  |                     | 10  |
| PEDREROS<br>(Piezas de cañón corto con pequeña recámara para pólvora)                  | Cañón pedrero       | 10-20 piedra  |
|  | Medio cañón pedrero |   |
|  | Otros pedreros      | 10-12   |
|  |                     | 4-12  |

<sup>642</sup> 1 libra: 460,093 grs.

|   |   |                                   |
|---|---|-----------------------------------|
| CULEBRINAS<br>(Piezas ligeras de una longitud de 30 o más calibres) | Culebrina<br>Media culebrina<br>Sacre<br>Medio sacre<br>Falconete (pieza de borda)<br>Medio falconete (ídem)<br>Falcón (ídem) | 16-21 Fe                          |
|   |   | 7-14                              |
|   |   | 5-8                               |
|   |   | 3-4                               |
|   |   | 2-4                               |
|   |   | 1-1                               |
|   |   | 1-3                               |
|   |   |                                   |
| CONTRA PERSONAL   | Falcón pedrero<br>Esmeril doble<br>Esmeril  | 3-6 piedra                        |
|   |   | 12 onzas <sup>643</sup> ; Fe o Pb |
|   |   | 6-8 onzas; Fe o Pb                |
| EN DESUSO   | Verso<br>Pasamuro<br>Lombarda   | 1-3 Fe                            |
|   |   | 1-2                               |
|   |   | 4-7 Piedra                        |

No vemos la lógica de incluir los falconetes y el falcón en la familia de las culebrinas, sino que a nuestro parecer debieran estar incluidas en la familia de las piezas contra personal, que era su función declarada.

En un trabajo subacuático resulta muy útil encuadrar de manera rápida y sencilla estas piezas en cañones o culebrinas, además de pedreros y las armas antipersonal. Parece muy útil adscribir las piezas en función de la relación entre la longitud del ánima y el calibre. Así cañones serían aquellos con una relación calibre / ánima de 1/25 o menos y culebrinas con la relación 1/30.

En la tabla realizada por Martin & Parker, se deja de manifiesto asimismo una de las paradojas del empleo naval de la artillería de la época, por la cual piezas largas como las culebrinas que tienen una relación calibre / longitud del ánima superior a 30, suponían piezas de gran longitud. Estas piezas eran deseadas a bordo de los buques con objeto de disparar tiros largos, por cuanto el ánima larga daba mayor alcance a las piezas, aunque con la contrapartida de que los proyectiles eran de escaso calibre, con lo que los daños que ocasionaban eran sensiblemente menores que piezas más cortas, aunque de menor alcance. El otro inconveniente es que al ser piezas tan largas eran mucho más difíciles de manejar a bordo, por lo que necesitaban de más espacio, tanto para absorber el retroceso como para introducir su boca en el interior de los costados con objeto de recargarlas con alguna seguridad.

<sup>643</sup> 1 onza: 28,755 grs.



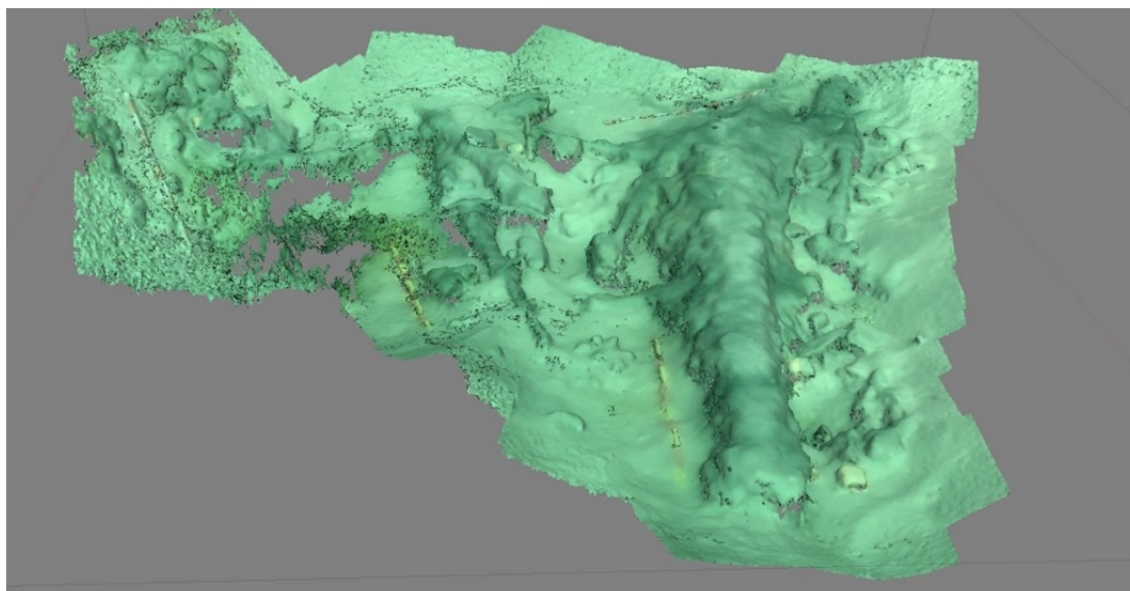
A lo largo de la Historia de la navegación a vela asistiremos a esta dicotomía entre alcance y pegada, desde las culebrinas y los pedreros de finales del siglo XVI a los cañones largos y los obuses o las bombardas de los siglos XVIII y XIX.

### 9.2.2.-Fabricación de piezas

La Corona intervenía directamente tanto en los procesos de fabricación de armas y municiones como en la regulación de las industrias estratégicas (Pi Corrales 1983, 131). Sin embargo había libertad en el acceso a estas armas de guerra, existiendo una activa compra venta de piezas de artillería, normalmente transportadas por mar y no siempre por circuitos lícitos. En 1545 el ayuntamiento de Ribadeo compra a unos franceses en la misma villa 2 brecos (sic) de fierro colado de cinco que traían, por seis ducados y medio (Méndez San Julián, 1884, págs. 36-37).

En España existía sólo una fábrica permanente de pertrechos de guerra de la corona: la Real fundición de Málaga<sup>644</sup> en la que los cañones de bronce<sup>645</sup>, al igual que en alguna otra parte del país, eran fabricados por los maestros fundidores Bartolomé y Pedro Ferrán, o extranjeros, a sueldo de la corona (Pi Corrales 1983, 131). Otros centros y en menor medida fueron Medina del Campo y Burgos (López Martín, 2015, pág. 72). Posteriormente en Sevilla se estableció fundición, a cargo de Juan Morel quizá desde 1550 (López Martín, 2015, pág. 84), consecuencia del tráfico a Indias y posteriormente en Lisboa, tras la unificación de los reinos.

El imperio no se sustentaba únicamente en los reinos hispánicos en ninguno de los recursos que precisaba para mantener su supremacía. Milán es un centro productor de piezas de artillería, junto a Génova en la península Itálica. Podemos establecer que la Monarquía Hispánica dispone de muy buenos técnicos y establecimientos de fabricación de armas y de aquellos pertrechos necesarios, no sólo en la propia España, sino en el resto de territorios vinculados a la monarquía. Inglaterra por



Pieza Núm. 8 de punta Restelos. Muy concrecionada, no se pudo establecer el tipo, aunque sin duda se trata de una pieza de hierro colado. Fotogrametría: José Luis Casabán.

<sup>644</sup> Establecida a principios del siglo XVI.

<sup>645</sup> Conocemos al fundidor establecido en este punto: Pedro Ferrán, que parece fue el introductor de las asas en la artillería para que se montasen más fácilmente (Barado ca. 1885, T-II, 25).

ejemplo no tuvo una producción de piezas de bronce sino aquellas fundiciones sostenidas por maestros extranjeros.

En este aspecto debemos de tener claro que la Monarquía Hispana no se circunscribía al territorio peninsular, sino que se trataba de un conglomerado de Coronas que dependían directamente de los Reyes de la rama española de la Casa de Austria (FRIAS 1972-73, 70), con diferentes territorios que destacaban en muy diversas facetas, tanto manufactureras como de obtención de materias primas. Además había que contar con los aliados que aportaban al esfuerzo de guerra español, como Génova o Ragusa.

Las piezas fabricadas en Málaga dotaron tanto a los buques de las Flotas de Indias como a las fortalezas y presidios del continente americano. Progresivamente fueron incorporando las asas en forma de delfín desde las décadas de mediados del siglo XVI.

Pedro Ferrán trabajó en España de forma paralela a la llegada de estos diseños alemanes y el 10 de abril de 1541, año de la muerte de Bartolomé, la Corona libraba una orden de pago a su favor para que se le abonaran los gastos ocasionados en la fundición de cañones, y porque ponía <<asas en las piezas que hacía>>, algo no usado en España (López Martín, 2015, pág. 81).

En algunos casos se intentó instruir a operarios españoles en la fundición de piezas instalando obreros españoles junto a los maestros alemanes y flamencos que acudieron a España con Carlos I. Parece que esto no surtió efecto, probablemente por la repugnancia de aquellos en descubrir su arte (Barado ca. 1885, 25). Aunque con posterioridad fueron maestros españoles los que dirigieron las fundiciones establecidas tanto en territorio peninsular como en América y Filipinas.

En España hubo escasez de piezas de artillería en los reinados de Carlos I y Felipe II. La producción de mucha de la artillería durante esos reinados fue Flandes, Alemania e Italia. Las necesidades de artillería para armar buques y las cada vez mayores y más numerosas fortalezas en el Atlántico se suplieron tanto con las producciones de otros territorios aliados o bajo la soberanía de los Habsburgo o bien importando piezas, sobre todo de hierro colado que hacen su aparición en masa a partir de mediados del siglo XVI. Estas importaciones provendrán incluso de los países protestantes, incluso de Inglaterra. Otra fuente informal de piezas de artillería será las presas hechas en las naves enemigas.

Las piezas de bronce españolas llevaban normalmente grabadas las armas del rey, con su escudo y <<titulación completa si la pieza era de 20 quintales o más, o simplemente su nombre y una corona si era más ligera>> (Martin y Parker 1988, 155). No siempre se cumplía esto, pues en ocasiones era preferible la rapidez de producción a los aspectos estéticos de las piezas, como durante los preparativos para la Gran Armada de 1588, donde se obtuvo una dispensa en este aspecto.

También la corona disponía de sus propias fábricas de pólvora en Málaga, Cartagena y Burgos (Pi Corrales 1983, 131). En 1535 se estableció una fábrica de pelotería en Egui (Barado ca. 1885, 25).

En Burgos existió una escuela práctica de artillería que se trasladó posteriormente a Pamplona (Barado ca. 1885, 24). La propia Carrera de Indias se encargaba de la formación de artilleros para defensa de los buques encargados de este tráfico.

El rango general de empleo de artillería de bronce podría situarse entre los siglos XIV-XVIII. Hacia 1520 se generalizó en la artillería de bronce la fundición de piezas de

un solo cuerpo, las <<piezas de recámara cerrada>> (Pi Corrales 1983). Las ventajas de este tipo de artillería de avancarga es que no se pierden gases por la junta entre la recámara y la caña, tal y como sucede en bombardas y versos, falconetes, piezas conocidas como <<piezas de recámara abierta>>. Esta pérdida de gases implica un menor alcance del proyectil, al no poder aprovechar totalmente la fuerza impulsora de la carga de pólvora. Estas recámaras abiertas hacían casi imposible el uso de estas piezas en las baterías inferiores de los buques, ya que hacía irrespirable la atmósfera además de limitar la visión en ese ambiente.

A mediados del siglo XVI podemos hablar de unas características genéricas para las piezas de artillería españolas de bronce que consistirían en un perfil redondo, piezas bien proporcionadas, asas de delfín, una decoración austera y la presencia de dos cartelas: una con el nombre de la autoridad que ordena la fundición de la pieza y otra con el nombre del rey y del fundidor.

Sin embargo esta fundición de piezas en bronce era mucho más cara que la forja de piezas de hierro debido a la mayor especialización de los maestros y ayudantes, al mayor número de personas empleadas en la fabricación y a los medios necesarios que pasaban por la necesidad de la fundición del metal y la fabricación de moldes, además del correcto proceso de fabricación, donde cualquier error daba al traste con el trabajo.

Estas piezas, lo mismo que las de hierro colado, se fundían alrededor de un mandril de hierro que al ser retirado tras la fundición, dejaba el hueco del ánima. Ésta se pulía, limpiando el ánima de imperfecciones mediante un taladro. No será hasta mucho después que las piezas se taladrarán para conseguir realizar el ánima de las piezas. En muchos casos, en pieza de bronce fundido, se aprecia en torno a la culata agujeros huecos o rellenos de hierro, que se correspondían con los soportes que fijaban el mandril con el molde de fundición con objeto de alinear el ánima de la pieza.

Las piezas de artillería de bronce tenían tendencia a reventar (en menor medida que las de hierro), siendo común esta circunstancia, no sólo entre las piezas recién fundidas, sino incluso en operaciones y presidios. Estas explosiones se debían básicamente al aumento de la presión en el ánima producto de la ignición de la carga de proyección (la pólvora). Este aumento de la presión, más allá de la capacidad de resistencia de la pieza, podía tener varias causas. Una carga excesiva de pólvora en la pieza y no llegar la bala al taco puede provocar esta circunstancia. Asimismo en caso de que la bala no pudiera ser expulsada, la pieza no soportaría la presión y reventaría. Andrés de Espinosa da varias causas para que se produjera tal circunstancia: por ir el buque amurado y encontrarse la boca de la pieza bajo el agua en el momento del disparo; por no quitar la escofia o tapa de la boca, o por haber echado tierra o clavos dentro de la pieza... lo que parece entrar más dentro del ámbito del sabotaje.

De todas maneras, las piezas de artillería fundidas en bronce eran consideradas más seguras que las de hierro, así Andrés de Espinosa en <<Las preguntas que hizo Andres de Espinosa, artillero mayor por Su Majestad, a un discípulo suyo para desaminalle>> juzga a estas piezas como mejores frente a las de hierro <<no tan solamente por valer más el metal, como es más segura para tirar, especialmente si está el metal vaciado con liga necesaria>>.

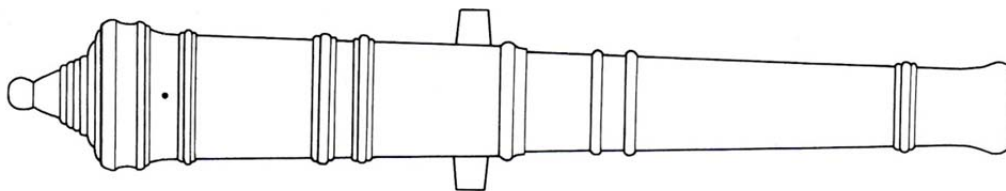
La Armada inglesa en el período Tudor prefería el bronce para la artillería destinada a armar sus buques (Brown, 2011), aunque parece que nunca tuvo medios para proveerse de este armamento. Este dato se corrobora con la petición que hace Pedro

de Ivella al rey Felipe II con que se le facilite cierta cantidad de cobre y peltre (estaño probablemente, el cual entraba dentro de esta amalgama) para fundir a su costa varias piezas de artillería <<segun la traça de la que vsan los galeones d'igalaterra>><sup>646</sup> con que armar a los doce galeones que estaba preparando para poner al servicio del monarca.

El bronce empleado en la fundición de artillería empleaba cobre y estaño en una proporción tal que <<ha de tener el menos estaño que pudiere el fundidor>> (Espinosa, Ca.1575). Este mismo autor dice que la amalgama que se hace en ese momento en Sevilla es del 4%, achacando a esa elevada proporción de cobre, el que la pieza no reviente aunque se caliente mucho.

En estos momentos, a comienzos del reinado de Felipe II, la artillería en España sobrepujo a la del resto de Europa. La artillería de bronce era más fácil de moldear y era más ligera en determinadas piezas como los pedreros con paredes del ánima muy finas y que disparaban proyectiles más livianos que la pelotería de hierro. Esta característica la hacía más apreciada a bordo, por cuando el peso es un factor siempre a considerar en un buque. Por otra parte la ligereza de las piezas suponía un mayor retroceso y por lo tanto una puesta en posición más complicada tras cada disparo. La duración de las piezas de bronce frente a las de hierro era mucho mayor, pero por contra eran piezas mucho más caras.

Con respecto a las piezas de hierro colado con un rango cronológico general entre los siglos XVII y XIX<sup>647</sup>. Su peso más elevado, al disparar pelotería de hierro más pesada que los bolaños, precisaba de un espesor de las paredes del ánima mucho mayor, de lo que se deducía un mayor peso de las piezas además de un mayor peso de los proyectiles. Este aumento del peso comprometía la estabilidad del buque, además de restar capacidad de carga. Por otra parte el mayor peso hacía más estables a estas piezas en cada disparo y evitaba los saltos que dificultaban la puesta en batería. Sin embargo, el retroceso podía dañar estructuralmente al buque dado su peso, por lo que progresivamente asistiremos a un aumento en la estructura que soportaba a las cubiertas con objeto de hacerlas más resistentes. Así se llegó a aconsejar no emplear piezas de hierro de un calibre superior a las 16 libras. Por otra parte, estos cañones más pesados necesitaban más servidores para manejarlos, además de hacerlos mucho más peligrosos para el buque en caso de destrincarse durante un temporal.



Sacre de hierro colado de origen norte europeo según Colin Martin (Martin & Parker, 1988). Procedente de la urca de la Armada de 1588 Gran Grifón. Buque de construcción alemana. Una pieza muy similar es la localizada en Punta Restelos FPRA0125 y muy posiblemente la del pecio de punta Carballeira FCA0050. No descartando que el resto de piezas, muy concrecionadas, correspondan al mismo tipo.

<sup>646</sup> AGS, GA, Leg, 348-20. Carta de Pedro de Ibella a Felipe II, Nápoles 15 de enero de 1592.

<sup>647</sup> Aunque ya hemos documentado su empleo desde finales del siglo XVI.



En todo caso, la preeminencia de las piezas de bronce sobre las de hierro, no sólo las de hierro forjado radicaba, tal y como establece Javier López Marín: Una pieza de artillería de bronce era mucho más segura y duradera que una de hierro, aunque fuese más cara, y por este motivo se utilizaron durante un periodo más prolongado (López Martín, 2015, pág. 70).

Los cañones de hierro colado competían con los anteriores por ser de coste inferior (Pi Corrales 1983), no eran mejores cañones, pero sí más baratos (Brown, 2011), lo que los convirtió en mayoritarios a partir de la década de los años 20 del siglo XVII y en el registro arqueológico que ha llegado a nuestros días.

Los medios necesarios para la fundición del hierro presentaba en aquel momento dificultades para alcanzar el punto de fusión del metal, era una tecnología compleja para la época lo que encarecía su precio. Su fabricación masiva comenzó en Inglaterra en la segunda década del siglo XVI (Cerezo Martínez, 1988, pág. 30) con 8 altos hornos en Sussex y uno en Kent<sup>648</sup>. A finales de ese siglo existían al menos media docena de fundidores produciendo piezas de artillería en el sur de Inglaterra y Gales, pero en 1630 se número se había reducido a dos, dirigidas por la familia Brown (Brown, 2011). Los cañones de hierro colado se importaron masivamente de Inglaterra durante las primeras décadas del siglo XVII (López Martín, 2015, pág. 101). Piezas de origen inglés se encuentran, al parecer, en los pecios de punta Restelos y punta Carballeira, Finisterre, pertenecientes a la Armada de 1596.

La presencia de cañones de hierro colado a bordo de buques es sin embargo muy anterior. Por el inventario de las piezas de artillería salvadas del pecio del buque *Engelen*, encargado del traslado del rey Carlos I a sus dominios peninsulares y hundido en 1518, sabemos que junto a piezas de bronce y de hierro forjado, transportaba cinco cañones y catorce recámaras de hierro colado (López Martín, 2015, pág. 71).

El que aparezcan piezas de artillería fabricadas por naciones en teoría hostiles, a bordo de buques al servicio de España, puede tener varias explicaciones, en primer lugar el variado origen de los buques envueltos en las campañas militares españolas, que incluían en ocasiones buques de naciones neutrales alquilados o requisados. Otro origen puede estar en las presas hechas al enemigo, tanto fueran estas naves holandesas armadas con piezas inglesas como los propios buques ingleses, todas las cuales proveían asimismo de piezas de artillería y por último la compra, bien directamente por contrabando o bien a terceros.

En 1573 Ralph Hogg, fundidor de artillería al servicio del gobierno inglés, escribe al <<privy Council of England>> que fundidores de Kent y Sussex estaban exportando tres cuartas partes de su producción sin licencia. Este fundidor solicitaba no sólo proteger su monopolio, sino también evitar que estas armas cayeran en manos de los enemigos de Inglaterra (Brown, 2011). Al parecer era conocido desde 1570, cuando los rumores alcanzaron a Lord Burghley, que piezas de artillería inglesas estaban ampliamente disponibles en España (Brown, 2011). A pesar de los esfuerzos para limitar la exportación de piezas de artillería de hierro fundido la práctica no se detuvo y aún fue favorecida por la Corona en determinados momentos para favorecer aliados o en pago por algún servicio.

<sup>648</sup> Aunque no únicamente, como hemos visto en 1545 el ayuntamiento de Ribadeo compró a unos franceses en la misma villa 2 brecos (sic) de fierro colado (Méndez San Julián, 1884, págs. 36-37).

En 1602 el rey de Dinamarca vende a España 700 piezas de artillería procedentes de presas efectuadas tanto de buques ingleses como holandeses (Brown, 2011).

Se funden piezas de este tipo en los altos hornos establecidos en Lieja desde donde se intenta trasladar la tecnología, entre otros al País Vasco, donde chocará con la resistencia conservadora de los artesanos vizcaínos y al temor a la Inquisición de los fundidores flamencos (Cerezo Martínez, 1988, pág. 31).

Suecia se convierte en otro centro asimismo de fundición de artillería en hierro, del cual provendrán piezas que servirán para armar buques como el Delta I, recientemente estudiado en Cádiz (Alzaga García & García Rivera, 2015).

En Vascongadas y Cantabria, la existencia de las minas de hierro, permitirá no sólo una considerable producción siderúrgica sino la fabricación de armas y utensilios, muchos de ellos destinados a dotar a las fuerzas navales puestas al servicio de la Monarquía Hispana. Si en un principio hubo una fuerte reacción a la introducción de las nuevas técnicas, con posterioridad se estableció en La Cavada una industria que surtiría de forma eficiente las necesidades del Ejército y la Armada en cuanto a artillería y munición de hierro colado.

Las piezas de artillería de hierro estaban pintadas para prevenir la corrosión lo mismo que las anclas. Desconocemos la composición de esta pintura, pero en Inglaterra a finales del siglo XVII se empleaba grafito diluido en aceite de linaza. Esta protección se aplicaba no sólo sobre las piezas en uso sino también en aquellas que eran almacenadas. Muy posiblemente se empleara brea, en alguna de sus variantes para proteger las piezas del óxido.

La artillería en hierro forjado, estaba lejos de haber desaparecido en el siglo XVI, los ejemplos provenientes de los naufragios de la Armada de 1588 e incluso de la de 1596, nos deben prevenir contra la extendida idea de que eran piezas en desuso. Si bien obsoletas, todavía eran una presencia, al menos esporádica, en los buques de finales del siglo XVI. Eran consideradas sin embargo matahombres, <<y pudiendo haber otras, aún no deberían usarse éstas>> (García de Palacio, 1587).



Verso de hierro forjado atribuido, desconocemos el criterio, al galeón San Juan incendiado en La Coruña en 1589. Fot: MSC.

La utilización de recámaras no se circunscribía a las piezas de hierro forjado. Piezas con recámara de alcuza eran de uso común sobre todo en la artillería ligera y antipersonal (esmeriles de cámara abierta y falconetes), la cual se fabricaba tanto en bronce como en hierro colado.

La artillería, sobre todo la de bronce, dado su elevado valor era objeto de salvamento en caso de naufragios, no reparando en esfuerzos para su recuperación dado su elevado valor económico.

Así tenemos numerosos ejemplos, como la labor de los ingleses durante el asalto a La Coruña en 1588 para recuperar la artillería de bronce del galeón San Juan, incendiado por los defensores. Del galeón se recuperaron no sólo las piezas intactas, sino incluso aquellas fundidas por la elevada temperatura alcanzada, o incluso aquellas destrozadas por la sobrecarga de pólvora a la que fueron sometidas para evitar que cayeran intactas en manos enemigas.

El famoso Alonso de Guillén (1582 - 1641) más conocido como Alonso de Contreras, nos ofrece en un episodio de su aventurera vida, un ejemplo de ese afán por el salvamento de las valiosas piezas de artillería. En 1618 es enviado a Tarifa a proceder al salvamento de parte de la artillería de bronce de una nave naufragada, que formaba parte de una Flota enviada a Filipinas. Se le confía el mando de dos tartanas, con las que ahuyenta a dos galeones de Argel que estaban rondando la artillería que Contreras consigue recuperar, tras poner en fuga a los norteafricanos (Fernández Vial, 1996, pág. 23).

Otros ejemplos son el salvamento de la artillería presente en la Regazona tras su naufragio en Ferrol en 1588, la recuperación de las piezas de artillería de la Armada de 1596 en Finisterre, o de las piezas de la galeazas de cabo Silleiro, el galeón Santiago de Galicia en 1597, ...

La carga de pólvora de las piezas estaba sujeta a varios factores como eran su calidad, si era <<soberbia>> o floja y ajustarse a ello. También debía el artillero conocer su pieza y ver si el metal está <<bien repartido>>, para quitar en su caso parte de la carga <<según le pareciere>>. También debía establecer el calentamiento de la pieza para reducir la carga a los 4 ó 5 disparos, ya que con la pieza caliente la pólvora adquiría mayor potencia (Barado ca. 1885, 23).

Andrés de Espinosa en sus célebres preguntas establece que el grosor que debía tener la pieza a la altura de la cámara, un poco por delante del fogón, el grosor de tres balas, siendo el perímetro de la pieza nueve veces y un tercio su calibre, en los muñones la circunferencia será siete veces y media y en la boca, detrás de las molduras tendrá seis de circunferencia. Su ancho en este punto es de dos veces el calibre correspondiendo uno al ánima y medio en la pared de la pieza a cada lado del ánima.

| Artillería según el memorial de 1538 |                        |                  |                                   |                                |
|--------------------------------------|------------------------|------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Denominación                         | Peso pieza (quintales) | libras de pelota | Carga (libras)                    | Alcance <sup>649</sup> (pasos) |
| Cañón serpentino                     |                        | 30               | 20                                | 500 / 550                      |
| Cañón serpentino                     |                        | 25               | 18 (si la pieza es reforzada: 25) | 500 / 550                      |
| Culebrinas                           | 60 a 68                | 16               | 16 <sup>650</sup>                 |                                |
| Medio cañón serpentino               | 45 a 47                | 25               |                                   | 500 / 550                      |
| Medio cañón                          | 40                     | 16 a 17          | 16 - 17                           | 600                            |

<sup>649</sup> De punta en blanco, es decir con la pieza en su mínima elevación, se aumentaba el alcance levantando la boca de la pieza.

<sup>650</sup> Más si el metal estuviese bien repartido, <<para que alcanzase mejor>>.

|  |                  |                  |                  |     |
|--|------------------|------------------|------------------|-----|
| Media culebrina                          | 30 a 40          | 8 a 9            | 8 a 9            |     |
| Sacre                                    | 18 a 20          | 6                | 6                | 450 |
| Falconete                                | 10 a 12          | 3                | 3                | 400 |
| Medio falconete y esmeril <sup>651</sup> | Según fabricante | Según fabricante | Según fabricante |     |

Las piezas podían tener más o menos grosor, en línea con el caos existente en su fabricación, esta variabilidad hace que se insista mucho en los diferentes tratados en los espesores que deben tener las piezas para resultar adecuadas a su uso. En caso de ser superior a lo recomendado se denominaban reforzadas y si el espesor tenía menos se denominaba falta. En el primer caso se podía elevar la carga de proyección y en caso contrario ésta debía reducirse, además de vigilar la pieza para que no se recalentase demasiado, remojándola a menudo.

Las ánimas de las piezas podían inspeccionarse de tres maneras diferentes: con una vela prendida por los dos extremos y sujeta a una vara larga y fina; con dos espejos, uno situado en el interior, en el extremo proximal del ánima, mientras con el otro se desvía la luz solar haciendo reverberar el primero; por último la más recomendada era poner una bala de la misma pieza o con un calibre inferior, al rojo vivo y hacerla rodar lentamente en dirección al fogón. Este examen tenía por objeto detectar fallos en la fundición o daños por el uso.

Al parecer las piezas se distribuían con las de mayor alcance a proa y las de mayor poder ofensivo en la medianía del buque. Las piezas más pesadas, para favorecer la estabilidad del buque, se situaban en la medianía del buque, en las cubiertas inferiores, estando las más ligeras situadas en los extremos y en las cubiertas superiores y alcázares.

El artillado establecido <<debía constar de cuatro lombardas gruesas y otras más pequeñas, en naos de 200 toneladas y otra lombarda gruesa más por cada 50 toneladas, cada nao debía llevar además en cubierta dos cañones de bronce>>.<sup>652</sup>

| Ordenanza de 1552              |                    |  |              |              |
|--------------------------------|--------------------|--|--------------|--------------|
|                                | Tonelaje de buques | 100-170 tons   | 170-220 tons | 220-320 tons |
| Piezas de bronce               | Medias culebrinas  | ---  | 1            | 1            |
|                                | Sacres             | 1  | 1            | 2            |
|                                | Falconetes         | 1  | 1            | 1            |
| Artillería de hierro           | Lombardas          | 6  | 8            | 10           |
|                                | Versos             | 12   | 18           | 24           |
| Armas y armaduras individuales | Arcabuces          | 12   | 20           | 30           |
|                                | Ballestas          | 12   | 20           | 30           |
|                                | Picas              | 24   | 36           | 48           |
|                                | Medias picas       | 144  | 180          | 240          |
|                                | Lanzas             | 180  | 240          | 360          |
|                                | Escudos            | 12   | 18           | 24           |
|                                | Coseletes          | 12   | 18           | 24           |
|                                | Cascos             | 20   | 25           | 30           |
| Proyectiles                    | Pelotería          | 50 para los falconetes; 20-30 para los otros cañones |              |              |

<sup>652</sup> (Pi Corrales 1983).



La operación de las piezas sufrió importantes mejoras a partir del reinado de Carlos I merced a la introducción de mejoras tales como la introducción de asas en los cañones y delfín en la culata (Barado ca. 1885, 26)

9.2.3.-Tipos de pieza

Para plantear la descripción de una pieza de artillería es necesario establecer una

| Cast iron gun mouldings  | Molduras piezas de<br>hierro colado                    |
|--|--|
|  Astragal           | -Astrágalo, Bocel o<br>Toro. (semicircular<br>cóncava) |
|  Astragal & fillets | -Astrágalo y filetes o<br>listeles.                    |
|  Ogee               | -Talón o cima reversa<br>(Cóncavo convexa)             |
|  Double rings     | -Anillos dobles  |

Sección de las molduras empleadas en cañones de hierro colado. (Chíobháin, 2014), con su equivalencia en español.

serie de características básicas. Determinar el peso del cañón, el metal en el que ha sido fabricado, su longitud y la proporción entre el calibre y la longitud del ánima. Además de disponer de ella, resulta fundamental conocer el tipo de munición empleado en la pieza y el material de fabricación de los proyectiles.

La longitud del ánima ha de medirse con cualquier instrumento lo suficientemente rígido y largo para permitir el acceso desde la boca hasta el fondo del ánima, con la precaución de que ésta no presente ningún objeto extraño en su interior, o que simplemente la pieza, como era habitual, esté cargada con su proyectil, taco y carga de pólvora. En este caso y casi siempre que se trate de piezas de hierro, la medición debe llevarse a cabo externamente tomando la medida desde el espejo hasta el fogón.

Son muchas las categorías que podríamos utilizar para caracterizar las piezas artilleras en el siglo XVI, una de ellas sería su diferenciación entre piezas abiertas (con cámara) y cerradas. Esta categoría influirá en la localización a bordo de estas piezas, así González de Palacio en su Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, establece lo siguiente <<Todas las piezas abiertas que se sirven con cámaras han de estar sobre cubierta, porque si están debajo, el humo que queda dentro ocupa la vista a los que sirven. Por manera que estas y los versos se han de poner sobre las toldas de proa a popa>> (García de Palacio, 1587). No son las más antiguas las piezas dotadas de recámara, pues aparecen en la segunda mitad del siglo XIV.

-Piezas de recámara cerrada (PRC)

Piezas encamaradas (PEN)

-Piezas de recámara abierta (PRA)

Otra categoría podríamos establecerla para el metal empleado en su fabricación:

-Hierro forjado (FeF)

-Bronce (Br)

-Hierro fundido (FeU)

Una tercera categoría en función de su empleo:

-General (GEN)

-Antipersonal (ATP)

Una cuarta categoría podría aplicarse en función del tipo de munición empleado

-Pelotería de Hierro (PEL)

-Bolaños (Bol)

-Metralla (MET)

Incluso por la relación entre el ánima y su calibre podríamos establecer categorías, las cuales ya han sido establecidas más arriba.

Otra categoría más podríamos aplicarla a los tiros efectuados con la pieza si éstos eran de largo alcance (L), corto (C) o parabólico (PB).

Cada una de estas características puede incluir a varias piezas artilleras de la época que nos ocupa, y en ocasiones un mismo tipo de piezas puede ocupar varias categorías, incluso en algunos casos contradictorias.

Así un verso antipersonal, puede estar fabricado con técnica mixta, siendo su caña de bronce y el alojamiento de la recámara de hierro forjado, así como también puede referirse a una pieza de cámara cerrada, tanto de hierro colado como de bronce.

|             | PRC | PEN | PRA | FeF | BR | FeU | GEN | ATP | PEL | Bol | MET | Tiro |
|-------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Basilisco   |     |     |     |     |    |     | X   |     |     |     |     |      |
| Bombarda    |     |     | X   | X   |    |     | X   |     | X   |     |     | C    |
| Camelo      |     |     |     |     |    |     |     |     |     | X   |     | C    |
| Cañón       | X   | X   |     |     | X  | X   | X   |     | X   |     | X   | L    |
| Culebrina   | X   |     |     |     | X  | X   | X   |     | X   |     |     | L    |
| Esmeril     |     |     | X   | X   | X  |     |     | X   | X   | X   |     | C    |
| Falcón      |     | X   |     |     |    |     |     |     |     |     |     | C    |
| Falconete   |     |     | X   | X   |    |     |     | X   | X   | X   |     | C    |
| Mortero     | X   | X   |     |     | X  |     | X   |     |     | X   |     | PB   |
| Moyano      | X   |     |     |     | X  |     | X   |     | X   |     |     | L    |
| Pasavolante | X   |     |     |     | X  |     | X   |     | X   |     |     | L    |

|         |   |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---------|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pedrero | X |  |   |   | X |   | X |   |   | X | X | C |
| Sacre   | X |  |   |   | X | X | X |   | X |   |   | L |
| Verso   |   |  | X | X | X | X |   | X | X | X |   | C |

**Basiliscos:** Cañones de gran calibre de hasta 135 y 137 libras como los que según González de San Millán existían en Orán y que eran piezas capturadas al Gran Turco (González de San Millán 1689).

**Bombarda, Lombarda:** Pieza de retrocarga de hierro forjado. Junto con los versos son las piezas de artillería naval más comunes a inicios del siglo XVI. Especialmente empleadas en la flota mercante, estarán consideradas como obsoletas hacia finales de la centuria. La formaban una serie de barras de hierro unidas entre sí mediante zunchos del mismo material. La caña estaba separada de la recámara donde se introducía en la primera, a la cual se fijaba mediante una cuña fijada entre la culata y la cureña. La cureña solía estar formada por una única pieza o dos de madera, y en ocasiones tenía dos ruedas en la zona distal. El conjunto pieza y cureña se unían entre sí mediante cabos. Cada pieza podía tener más de una recámara que, cargadas previamente podían elevar mucho la cadencia de fuego de las piezas. Disparaban bolaños de piedra y, según López Marín, su alcance estaba entre los 500 y 800m, siendo su velocidad inicial de 384m/seg (López Martín, 2015).

Eran, lo mismo que todas las de retrocarga muy peligrosas para sus servidores en caso de inflamación de la recámara, o en caso de que esta saltase de su alojamiento.

Junto a los lombardetes, piezas similares a las lombardas, aunque más pequeñas, fueron las piezas de artillería más populares del siglo XVI entre los mercantes por su módico precio y facilidad de adquisición.

A finales del siglo XVI ya estaban consideradas como obsoletas y <<no son de ningún servicio>>. <sup>653</sup> Dos lombardas [sic] de fierro, biejas, que tiran a cinco libras; sin numero de peso. Esta pieza, lo mismo que todas aquellas de hierro forjado, ya estaba obsoleta por 1587 cuando García de Palacio escribe su Instrucción Náutica (López Martín, 2015, pág. 85) denominándolas <<mata hombres>> Estas piezas de recámara se las consideraba muy peligrosas <<como también que al limpiar la pieza después de tirar, se queda algún fuego en el borde, y al volver a cargar mata a los artilleros>>. <sup>654</sup>

Bombardas o lombardas han sido documentadas en el pecio de punta Restelos, identificada como *Nuestra Señora de la Anunciada*, perteneciente a la Armada de 1596. En el pecio del bajo Picacho, atribuido a la carabela La Vitoria, naufragada en 1591 se documentaron lo que pudieron haber sido varias lombardas o lombardetes.

**Camelo:** Tipo de pedrero de origen portugués, de gran tamaño utilizado sobre todo en sus naves con destino al lejano oriente. Un tipo más pequeño denominado **camelete** era equiparable a los pedreros italianos, aunque de mayor longitud (Ridella, San Claudio, & Casabán, 2015).

**Cañón:** Disparaban munición de hierro de peso relativamente elevado a distancias medias. En relación a las culebrinas tienen menor alcance y mayor peso de proyectil. En relación con los pedreros su precisión es mayor así como su capacidad destructiva. (Olesa Muñido, Algunas consideraciones en torno a la Gran Armada 1983). Según González de San Millán, <<los cañones se entienden de 30 hasta 60 libras de bala,

<sup>653</sup> Casabán: Com. Pers. Archivo Simancas.

<sup>654</sup> Memorial de 1538 en: (Barado ca. 1885, 23).

que llaman á los primeros sencillos y á los segundos dobles>>. Este mismo autor reconoce haberlos de mayor calibre, de 100 hasta 135 y 137, que denomina basiliscos.

Este tipo de piezas tienen una longitud de ánima de 17 a 18 calibres (González de San Millán 1689). Según Martin & Parker, la relación entre ánima y calibre se aproximaría más a 25 (Martin & Parker, 1988). En el fogón suelen tener dos diámetros y medio de boca y una décimo sexta parte más, denominados sencillos, pudiendo llegar a tres diámetros (González de San Millán 1689).

La carga de proyección era de dos tercios del peso del proyectil.

**-Medio cañón:** Tiraban pelotas más pequeñas que los cañones, de 15 a 20 libras (Desconocido, Ca.1594), con una longitud de ánima de 19 a 20 calibres. Aquellos que superan esta relación se les denominaba culebrinados. Tiene en el fogón un ancho de <<dos diámetros y dos tercios escasos; delante de los muñones, dos diámetros y un cuarto; en el cuello, un diámetro y tres cuartos>> (González de San Millán 1689). Sus muñones han de ser tres cuartos del diámetro de su boca de grueso, y otro tanto de largo. La carga de proyección era de dos tercios del peso del proyectil (González de San Millán 1689). Según Andrés de Espinosa en la Carrera de Indias <<hay medios cañones de batir que pesan á 34 quintales; tiran de bala a seis y ocho libras>> (Espinosa, Ca.1575).

**-Tercio de cañón:** Peso de la munición de 10 libras, con una relación 1/21 - 22 calibres de ánima. En el fogón presentan tres diámetros de su boca; que tiran diez libras de bala, los cuales tienen de largo de 21 hasta 22 diámetros; tienen en el fogón tres diámetros de su boca; delante de los muñones dos diámetros y medio; en el cuello un diámetro y dos tercios. La carga de proyección era de dos tercios del peso del proyectil. (González de San Millán 1689).

**-Cuarto de cañón:** De 9 hasta 13 libras de proyectil, su relación ánima - calibre es de 16 a 1. Tienen los mismos refuerzos que los Tercio de cañón. Sus muñones han de ser tres cuartos del diámetro de su boca de grueso, y otro tanto de largo. La carga de proyección era de dos tercios del peso del proyectil (González de San Millán 1689).

Existieron cañones y medíos cañones de once hasta doce diámetros de su boca encamarados. Las cámaras tenían dos diámetros y medio de su boca de longitud, su anchura era de tres quintos de la misma. Su refuerzo en la culata o fogón era de dos diámetros aproximadamente. En los muñones dos diámetros menos un quinto, y por el cuello unos y dos quintos. La carga en este caso es inferior, lo mismo que la cámara, y si tiraba 20 libras, la carga de proyección sería de únicamente un tercio.

**Cerbatana:** Ver pasavolante.

**Culebrina:** Según el Diccionario de los pertrechos de guerra, se trata de piezas de artillería con una longitud de ánima de 30 o más calibres (Agar, Diccionario ilustrado de los pertrechos de guerra y demás efectos pertenecientes al material de artillería 1866, 167). Se caracterizan por lanzar proyectiles de pequeño y mediano peso a grandes distancias en relación con las piezas de tipo cañón tienen mayor alcance pero menor peso de proyectil y por lo tanto menor capacidad destructiva (Olesa Muñido, Algunas consideraciones en torno a la Gran Armada 1983). El peso de sus tiros era de entre 14 a 25 libras de bala. Las piezas tienen una relación de 32 a 36 calibres para la longitud de ánima (González de San Millán 1689). Para Ridella el peso de su munición oscilaba entre las 25 - 30 libras, con un calibre de 135 - 140 mm.



Con 30 a 32 calibres de longitud de ánima, el peso de la pieza era unas 3 toneladas (R. G. Ridella, *L'evoluzione strutturale nelle artiglierie di bronzo in Italia tra XV e XVII secolo* 2013).

En el fogón, las culebrinas tienen 3 diámetros de su boca, aunque algunos fabricantes les dan 3 y un octavo; delante de la moldura de los muñones 2 diámetros y tres cuartos. En el cuello presentan 2 diámetros, <<aunque se les suele echar el octavo que se les dio en el fogón, y queda en un diámetro y  $1/8$ >> (González de San Millán 1689).

Las culebrinas tienen en su refuerzo en el fogón 3 diámetros de su boca, aunque en otras partes les dan  $3 \frac{1}{8}$  delante de la moldura de los muñones 2 diámetros  $\frac{3}{4}$ ; en el cuello 2 diámetros.

Según Ridella, estas piezas, debido a su elevado peso, eran empleadas sobre todo en fortalezas en fuegos de contrabatería y antibuque (R. G. Ridella, *L'evoluzione strutturale nelle artiglierie di bronzo in Italia tra XV e XVII secolo* 2013).

Estas piezas se dividen en tres subgrupos:

- **Media culebrina legítima:** con un peso de proyectil de 12 libras, tienen una longitud de ánima de entre 27 y 28 diámetros. Según Andrés de Espinosa una media culebrina pesa de 27 á 32 quintales; tira de bala á siete y á ocho y á nueve libras; alcanza de punto en blanco 1.000 pasos , y á tira más tira, dos tantos más. Ridella establece un peso de proyectil de 12 a 15 libras, con un calibre aproximado de 110 a 120 mm; la longitud de su ánima la establece en 30 a 32 diámetros, es decir unos 320 cm, el peso lo juzga en unos 1800 kg.

- **Media culebrina bastarda:** de 10 libras de proyectil, con 24 á 27 diámetros de longitud de ánima. También existieron con esta denominación piezas que tiraban 7 libras de bala (González de San Millán 1689). Según Ridella el peso de estas piezas estaría alrededor de los 1.200 kg para un calibre de unas 12 a 15 libras.

- **Culebrina doble:** Al parecer no eran habituales en España, se denominaba así a las de calibre mayor de 14 a 25 libras.

**ESMERIL:** Se trata de pequeñas bocas de fuego de una longitud aproximada de un metro o metro y medio. Solían situarse sobre una horquilla que fijada, por ejemplo a la tapa de regala de la borda del buque, permitía apuntar la pieza en azimut y altura de forma rápida, mediante el uso de una larga empuñadura posterior de hierro o madera unida a la culata de la pieza (Ridella, 2012, pág. 86). El término esmeril es genérico de versos, falconetes y piezas de braga. En general parece definir a cualquier pieza antipersonal que se pudiera fijar sobre una regala o en cualquier otro lugar que se quisiera fijar (Martínez-Hidalgo y Terán 1957, 193).

Muy apreciados por su extraordinaria cadencia de disparo, fueron los falconetes y versos. Presentan el inconveniente de ser peligrosos para los artilleros en caso de inflamación de las alcuza antes de ser introducidas en sus recámaras.

Podían disparar proyectiles de plomo (con un calibre de unos 40-50 mm), piedra (calibre de 75-95 mm) o de hierro (González de San Millán 1689) a los segundos se les denominaba esmeriles pedreros y en ocasiones podían disparar metralla formada por balas de arcabuz (Ridella, 2012, pág. 155). En ocasiones denominados en general pedreros - son cañones de borda. Estas armas se disponían sobre horquillas en la borda de los buques y tenían una función principalmente antipersonal. Podían tener

recámara o no y ser cargados mediante recámaras intercambiables. Se trataba de piezas de tiro rápido, asistidas mediante servidores o de alcuza situados en un alojamiento donde eran fijados mediante cuñas. Según Alonso de Chaves, los servidores o recámaras de las piezas se debían cargar en la cubierta inferior y una vez cargados se debían subir <<tapados y guardando del fuego>> para prevenir un accidente (López Martín, 2015, pág. 77).

Un tipo muy concreto de este tipo de pieza, es la fundida en bronce en una sola pieza con alojamiento para introducir la recámara. Este tipo de piezas además del ánima presenta una serie de orificios: dos para introducir la cuña que debe fijar la recámara al ánima, otro en la culata para introducir la rabera de madera o hierro que permitía apuntar la pieza, y uno en la parte inferior del alojamiento de la recámara por donde atacar ésta en caso de quedar encajada.

Al parecer en ocasiones podían disponerse en crujía tal y como indica García de Toledo en carta a Don Juan de Austria <<Tengo por muy provechosos ciertos esmeriles como falconetes puestos en crujía sobre caballetes, que se pueden girar a una parte y a otra, que pueden jugar por encima la pavesada, porque esta artillería menuda puede hacer muchos tiros>> (Cerezo Martínez, 1983).



Alojamiento de la recámara de alcuza sobre un esmeril recuperado en Finisterre. Se aprecian los orificios para desencajar la recámara (izda.), los dos en las parees para introducir la cuña que fijara a la recámara y, en la culata, se intuye el orificio donde se fijaría la rabera. Fot: MSC. Museo Arqueológico de La Coruña.

Se podían emplear asimismo en embarcaciones menores, pero su uso estaba restringido por varios factores: en primer lugar el riesgo que existía de que el servidor saliese disparado por una mala inserción en la pieza (Martin & Parker, 1988, pág. 222), por los riesgos de que los restos del disparo anterior inflamaran la carga antes de ser fijada correctamente en el alojamiento. La pérdida de gases producida en la unión entre el servidor y la caña, además de reducir el alcance y potencia de la pieza tenía como consecuencia que este tipo de piezas sólo pudiese dispararse al aire libre, para evitar los gases en el espacio cerrado de una batería.

**-Esmeril doble:** Sería una pieza similar en todo al esmeril, aunque de mayor tamaño (Martin & Parker, 1988, pág. 223).

**FALCÓN:** Según Andrés de Espinosa un falcón pesa siete u ocho quintales. El peso de su proyectil era de dos libras; alcanza de punto en blanco 700 pasos, y á tira más tira, dos tantos más (Espinosa, Ca.1575). Según este mismo autor, parece que esta pieza estuviese camarada.

**FALCONETE:** Es otra versión de las piezas de empleo antipersonal, de borda, montadas sobre horquillas con recámara de alcuza. Los falconetes disparaban proyectiles de 3 á 4 libras; con hasta 36 diámetros de longitud de ánima (González de San Millán 1689), según esto esta pieza no sería más que una culebrina de escaso calibre. <<Los sacres y falconetes tienen en el fogon 3 diámetros  $\frac{1}{2}$  escasos; delante de los muñones 3, y por el cuello 2 diámetros>> (González de San Millán 1689). Según Andrés de Espinosa los falconetes pesan á seis quintales; tiran de bala libra y media ó dos libras; tiran de punto-en blanco 600 pasos, y á tira más tira, dos tantos más (Espinosa, Ca.1575).

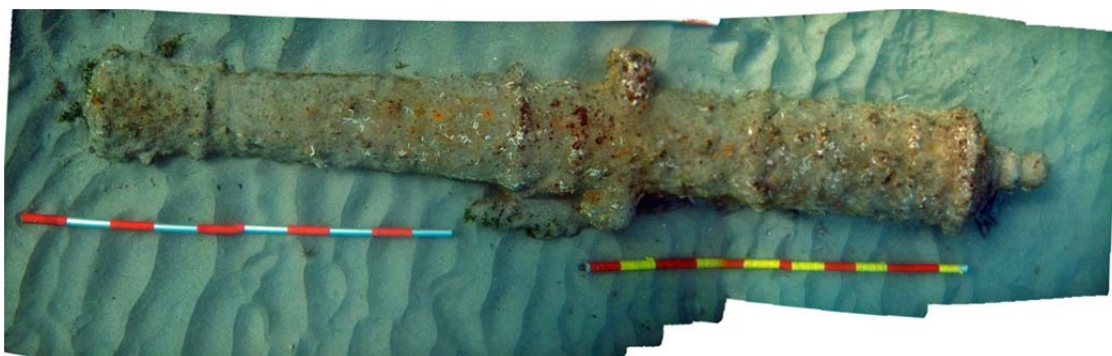
Las piezas de este tipo fundidas por los maestros alemanes Gregorio Lofre y Juan Bautier, tiraban desde 2 libras hasta 4 libras de bala, y 6 en caso de disparar bolaños. Con una longitud de ánima de 30 a 34 calibres, su peso era alrededor de 14 quintales (Desconocido, Ca.1594).

**LOMBARDETE:** Se trataba de una bombardita o lombarda de pequeño tamaño.

**MORTERO:** Arma de fuego corta de 2 a 2,5 calibres de un calibre entre 300 y 500 mm empleada para el tiro curvo, principalmente contra plazas fuertes.

**MOYANO:** Pieza similar a una culebrina.

**PASAVOLANTE:** Los pasavolantes y cerbatanas eran piezas que tuvieron muy poco recorrido, de pequeño calibre, tiraban proyectiles de una y dos libras y su relación calibre, ánima era tan grande como de 40 a 46 (González de San Millán 1689). Parecen haber servido como cañones giratorios de borda (Haring, 1918).



Sacre FPRA0125 de punta Restelos. Foto: MSC.

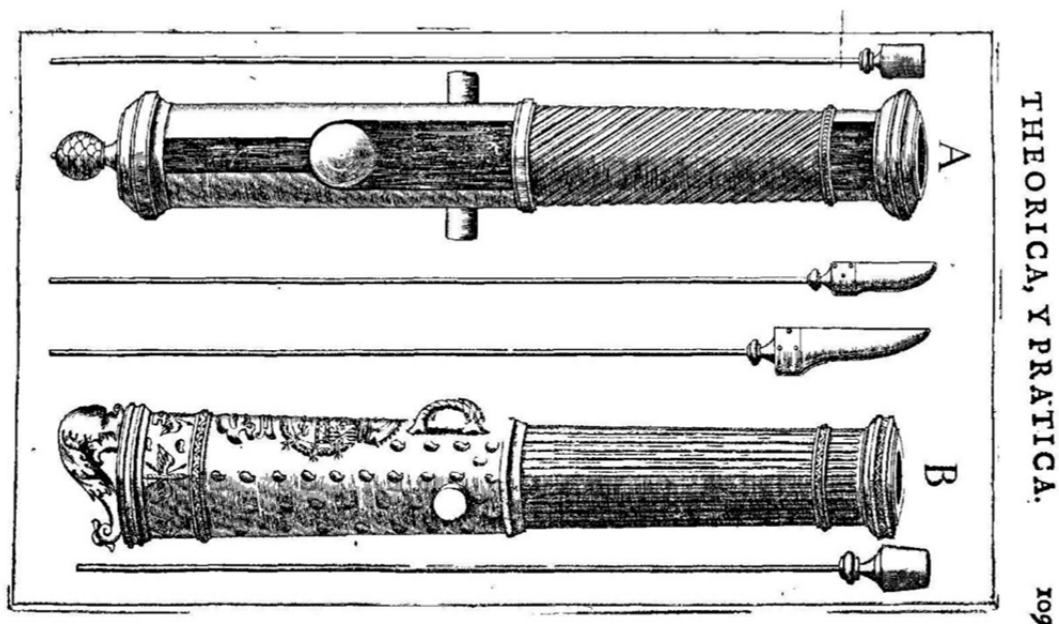


**PEDRERO:** Pieza de artillería encamurada destinada a disparar bolaños de piedra. Continúa la tradición de las viejas bombardas, ahora en piezas monobloque, generalmente de aleación de bronce (Olesa Muñido 1983) y origen mayoritariamente italiano (Ridella, San Claudio, & Casabán, 2015). Se caracterizan por tener una sección de caña muy fina con respecto a su calibre debido a la poca masa del proyectil realizado, generalmente, de piedra caliza. Se trata de piezas relativamente ligeras. Su característica principal es estar camarados, es decir, el lugar destinado a albergar la pólvora que ha de propulsar el proyectil, es de una sección notablemente inferior a su calibre en la boca es más estrecha que el ánima (Ridella, San Claudio, & Casabán, 2015). La carga de proyección era la mitad del peso del proyectil disparado (González de San Millán 1689).

La recámara se cargaba, la mitad de pólvora y la otra mitad se rellenaba con filásticas para que no reventase (Espinosa, Ca.1575). Las piezas tipo pedrero estaban destinadas a disparar proyectiles de piedra así como saquetes de metralla de mucho volumen y poca masa (Ridella, San Claudio, & Casabán, 2015), por lo que no necesitaban de grandes presiones en el interior del ánima para propulsar el proyectil, que al ser más ligero, necesitaba una carga de proyección mucho menor. Esta es la razón por lo que las paredes del ánima eran mucho más finas que en las piezas que disparaban proyectiles macizos metálicos.

Su ligereza y lo compacto de estas piezas las hacía muy adecuadas para su uso naval. Tuvieron bastante éxito en Italia, principalmente en Nápoles, siendo inferior su presencia en Génova (Ridella, San Claudio, & Casabán, 2015).

Eran piezas de corto alcance con una clara vocación antipersonal cuando disparaban sacos de metralla. Sus bolaños, disparados contra los cascos de los buques enemigos, podían ocasionar mayores daños que los disparos de proyectiles metálicos de igual peso, pero menor volumen, del resto de las piezas artilleras de la época. Este concepto, junto a lo compacto de las piezas, es el que hará surgir dos siglos después piezas de gran calibre y escasa longitud como las carronadas (Ridella, San Claudio, & Casabán, 2015) destinadas, lo mismo que el pedrero, al combate a corta distancia.



A: cañón pedrero según Julio Cesar Firrufino, 1642. BNE. Obsérvese la sección de la recámara mucho menor que su calibre en la boca.



Estas piezas que, a tenor de sus proyectiles, podrían parecer un tanto arcaizantes, son sin embargo un antecedente de un tipo de artillería de combate naval que estará en boga doscientos años más tarde, caracterizado por piezas de gran pegada pero a distancias medias o cortas. Lo compacto de este tipo de piezas las hace muy adecuadas a su uso naval.

Según el especialista italiano Renato G. Ridella estas piezas surgirán en la primera mitad del siglo XVI, como una versión de los grandes cañones pedreros ya obsoletos, como los camelos portugueses.

No aparecen piezas similares en ninguna otra región de Europa fuera de la Península Italiana. Únicamente los llamados cameletes portugueses, piezas más pequeñas que los pedreros se asemejan. Estas piezas, empleadas en las flotas destinadas al lejano oriente, tenían sin embargo una longitud superior.

Piezas de tipo pedrero han sido documentadas en los yacimientos de punta Restelos,<sup>655</sup> punta do Diñeiro - Cabo Cee pertenecientes a la Armada de 1596 y un fragmento de lo que pudiera haber sido otra pieza similar en el yacimiento de cabo Silleiro - casa del Ladrón probablemente procedente de alguna de las galeazas perdidas en ese punto el 17 de octubre de 1591 (González-Aller Hierro, 2015, pág. 345).<sup>656</sup> Su empleo parece que continúa durante las primeras décadas del siglo XVII.

**PELÍCANO:** cañón de 25 libras de calibre (Desconocido, Ca.1594).

**SACRE:** Con un peso de 5 a 6 libras de proyectil, tienen de 30 a 32 calibres de longitud de ánima (González de San Millán 1689). Según esta relación constituye un tipo de culebrina, y como tal Martin y Parker la incluyen en esta categoría (Martin & Parker, 1988). Según Andrés de Espinosa un sacre pesa de 18 hasta 24 quintales; tira cinco libras de bala; alcanza de punto en blanco 900 pasos, y á tira más tira, dos tantos más. Para Ridella tiraba de 6 a 8 libras, con un calibre de 85 - 95 mm, su longitud era de 32 calibres (ca 280 mm) y peso de la pieza de alrededor de 800 kg. Era un tipo de pieza ampliamente utilizada en la marina veneciana.

**Medio sacre:** Según Andrés de Espinosa un medio sacre pesa de 10 hasta 14 quintales; tira de bala de dos y media a tres libras; alcanza de punto en blanco 700 pasos, y á tira más tira, dos tantos más (Espinosa, Ca.1575). Se consideraba una pieza de nuevo tipo a finales del siglo XVI (1594). Tendrían el mismo tamaño que los sacres, aunque un peso de proyectil de tres libras y media hasta cuatro (Desconocido, Ca.1594).



Alcancía, según Diego de Ufano, 1613.

<sup>655</sup> Las cuales debemos de confiar que sigan en este somero yacimiento, al negarse la Consellería de Cultura a proceder a su retirada, lo que hubiera garantizado su conservación.

<sup>656</sup> Las Napolitana y Zúñiga.

**Segundo sacre:** Se trata de un tipo de sacre fabricado en Nápoles, Sicilia y Milán, su diferencia estriba en hallarse más reforzado de metal.

**VERSO:** era un tipo de artillería antipersonal principalmente de retrocarga, inicialmente de hierro forjado. Presentaba una caña a la cual se le añadía una recámara desmontable del tipo conocido como de alcuza (Olesa Muñido 1983) que se



Verso de avancarga. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Fot: MSC

introducía en un alojamiento donde era asentada mediante una cuña zaguera de hierro (González de San Millán 1689).

Además de en hierro forjado y bronce, se fabricaron en hierro colado. Su fundición en bronce dio lugar a un exitoso tipo de artillería, que tuvo un dilatado éxito, llegando su uso hasta el siglo XVIII (López Martín, 2015).

También existieron piezas mixtas fabricadas en hierro y bronce, siendo la caña fundida en el metal más noble, quedando el alojamiento de la recámara fabricado en hierro forjado, de manera que fueran intercambiables.

Todas estas piezas dotadas de recámaras o servidores de alcuza, disponían de dos o más de estos últimos elementos por pieza con objeto de realizar así un fuego más vivo por la rapidez de recarga de las cargas, teniendo en cuenta siempre de cargar los servidores en las cubiertas inferiores por el riesgo de que se inflamara la pólvora durante esta maniobra. Los servidores se subían a las cubiertas superiores, donde se ubicaban las piezas, cargados y tapados para prevenir deflagraciones (López Martín, 2015).

Este tipo de piezas denominados <<swivel guns>> en la bibliografía anglosajona hacen honor a esta denominación pues eran giratorios y se situaban en los buques generalmente montados sobre horquillas en las regatas. De tal manera que podían ser apuntados en azimut y altura ayudados por una rabera, generalmente de madera o hierro, embutida en la culata de la pieza.

Tenían un alcance medio de entre 300 y 500m, siendo su velocidad inicial de unos 500 m/s (López Martín, 2015, pág. 70).

Disparaban proyectiles de piedra o plomo. En España y en Portugal también se denominaron pieza de braga y falconetes (López Martín, 2015, pág. 70).

La disposición de estas piezas a bordo la conocemos merced a que una de ellas, perteneciente a la nave veneciana Trinidad Valencera, bahía de Kinnagoe, Irlanda, fue recuperada y estudiada por el equipo del Profesor Colin Martin: [...] en el tubo hay un proyectil de piedra, una carga (taconada mediante un taco de madera) en la recámara y una hebra de cáñamo en el fogón para mantener seco el cebo. Una almohadilla de cuero plegado ha sido colocada bajo la cuña para asegurar un acoplamiento correcto>> (Martin & Parker, 1988, pág. 222). Según Andrés de Espinosa, para corregir una pieza de artillería cabezuda, es decir con tendencia a bajar la boca por un defecto en el reparto de los pesos, <<después de apuntada, ponerle dos servidores de un verso atados con un rebenque, ponérselos sobre el cascabel de la culata>> (Espinosa, Ca.1575).

En Galicia se ha documentado la presencia de versos en el pecio de Ribadeo, el supuesto del galeón Santiago de Galicia donde aparecieron tres servidores de alcuza; en el puerto de La Coruña, de hierro, atribuido<sup>657</sup> al galeón San Juan de la Armada de 1588; en el Petón dos Oídos, en Finisterre, con la aparición de un verso de bronce y la noticia de la recuperación de varios servidores; en punta do Diñeiro, donde se recuperó un servidor; y en el cabo Silheiro - Casa del Ladrón.



Recámara de alcuza en su alojamiento sobre un verso, muestra el agujero del oído por donde aplicar la ignición a la carga y una marca <<IIII>> que probablemente haga referencia a la pieza a la que corresponde el servidor. A la derecha se aprecia la caña y a la izquierda la cuña, dotada de una cadena, que mantenía solidario el conjunto. Fot: MSC.

<sup>657</sup> A nuestro punto de vista, sin criterio alguno.

#### 9.2.4.-Manejo de las piezas

Las condiciones de utilización de la artillería en el mar diferían mucho con respecto a las utilizadas en el medio terrestre, así Gaspar González De San Millán, en su Tratado de Artillería, nos dice lo siguiente:

Para el manejo del artillería en la mar es menester que el artillero sea también marinero, pues no siéndolo y teniendo conocimiento de los balances y movimientos de la nao, no podrá hacer la puntería ni los efectos que convienen ; pues considerada en la mar la distancia que hay de una nao á otra, parece muy poca, siendo muy al contrario, y que no tan solamente se debe tener consideración á los movimientos de la nao de donde se tira. sino también se debe atender á los que hace la nao a quien se tira; y como esto suele ser las más veces yendo las naos á la vela, si el artillero no es marinero para mandar gobernar en la nao y disponerla de modo que haga efecto el tiro, será perder las municiones y dar ocasion al enemigo á que con mayor aliento pueda conseguir sus intentos (González de San Millán 1689).

735

En el caso de las piezas situadas sobre cureñas móviles, éstas se fijaban al costado del buque a ambos lados de la porta con sendos argollones, a los cuales se les amarraba dos retenidas fijadas a ambos lados de las cureñas. Estas retenidas eran de diferente longitud, de manera que con el retroceso la pieza retrocediera hasta llegar al tope de la más corta, girando la pieza automáticamente y quedando su boca en el interior del buque, de tal manera que pudiera recargarse en el interior, protegiendo al artillero del fuego enemigo.<sup>658</sup>

Los muñones de las piezas permitían variar la puntería en altura, bien fuera mediante la utilización de cuñas en la culata o bien mediante raberas en las piezas más ligeras. Según González de San Millán debían ser tan gruesos y largos <<como la boca por el asiento y por la punta como la bala>>. Este aspecto resulta muy útil en el trabajo subacuático cuando nos disponemos a calcular el calibre de una pieza que, cuando están concrecionadas a veces resulta difícil establecer. Por supuesto este recurso no se puede aplicar a todos los tipos de piezas (pedreros, morteros) ni en todos los casos, pero resulta de ayuda.

Con el tiempo, la pólvora parece haber sufrido un proceso de mejora, tal y como hace notar González de San Millán: <<se cargan las culebrinas y las medias bastardas con los cuatro quintos de pólvora del peso de su bala, aunque en otro tiempo se cargaba con todo el peso della, porque no eran las pólvoras como ahora>> (González de San Millán 1689).

El vivo en las piezas de artillería es la diferencia de anchura que existe entre la joya y la faja de la culata. Matar el vivo resulta de calcular dicha diferencia a fin de conseguir que la pieza dispare en raso. Para ello una vez hecho el cálculo se disponía de una cuña de elevación específica que se situaba en la parte inferior de la faja de la culata.

González de San Millán describe de la siguiente manera la forma de cargar un pedrero, que entendemos similar para cualquier tipo de pieza:

<sup>658</sup> <<Terná sus portañuelas dos palmos en cuadra con sus bisagrones para cerrallas y abrillas cuando convenga, y en los lados de cada una dos argollones de hierro fuerte, y cerca del muñón un gancho, y dél á las argollas á la culata de cada una, sus retenidas tan largas cuanto es menester para recular la pieza, advirtiéndole que una sea mas corta que otra, para que reculando la pieza, y teniendo la boca dentro, por la retenida dé media vuelta , y quede perlongada de popa á proa, para que el lombardero pueda tornalla a cargar, sin que por la portañuela le pueda hacer daño>> (García de Palacio, 1587).



Para saber cargar estas piezas ha de procurar, despues de limpias, tomar su cuchara puesta encima de la pieza, y por la parte que pudiere meter la cuchara por la porta, y que se la hinchan y aracen, trayéndola con cuidado porque no se derrame, y sustentándola con las manos hasta ponerla en la cámara de la pieza, y en dando la vuelta á la cuchara, cargar sobre el asta cuando saque para. que con las aletas della no traiga así la pólvora , ü parte della, y luégo meta el zoquete y aplíquelas, y torne á echar otra cuchara y haga lo mesma, metiendo el bocado justo, el cual ha de baquetear bien luégo por si acaso queda alguna pólvora en la caña, que puede suceder, tome la lanada y límpiela, y meta su bala y otro bocado sólo que ajuste para detenerla encima, porque cuando la quiera sacar halle ménos detencion y la bala esté libre ; porque si hay alguna polvora o ha quedado dentro de la caña, humedece con la bala y sécase des-pues con el aire, y es trabajo haberla de sacar á un riesgo de desgracia. Si cargáre con cartucho y la pieza tuviere alguna magana o escarabajo, tenga cuidado de luégo que dispare tapar la boca y el fogon, con que, si quedó algo encendido, se morira y no habrá lugar de desgracia, como suele acontecer v se ha visto (González de San Millán 1689).

En ocasiones las piezas de artillería se transportaban entre el lastre<sup>659</sup> por ejemplo en caso de carecer de cureñas donde encabalar las piezas.<sup>660</sup>

La táctica de cañonearse a distancia, procurando no entrar nunca en el rango de alcance de las armas portátiles, ocasionaba daños leves en los buques, por cuanto además las piezas de mayor alcance, eran precisamente aquellas de menor calibre y que por lo tanto ocasionaban daños menores que en caso de afectar a zonas vitales: mástiles u obra viva, podían ser rápidamente reparadas por los tripulantes. Sin embargo esta posibilidad de ser cañoneados a distancia impunemente era un riesgo conocido, así en el discurrir de la Gran Armada de 1588, los ingleses siempre rehusaron el contacto directo limitándose al cañoneo a gran distancia con escasos efectos. Por el contrario, en la lucha a corta distancia, los cañones y pedreros de mayor calibre eran mucho más resolutivos, hasta llegar a la melée y el abordaje que eran los movimientos que realmente decidían definitivamente la batalla.

La efectividad de la artillería embarcada está claro que su uso contra los buques era muy relativa por el escaso daño que infligía. Así encontramos casos como el del Revenge de 46 cañones, al mando de Richard Grenville, y construido en 1577, asediado por una nube de buques españoles que lo cañonearon sin piedad durante 15 horas en 1591, en las islas Azores sin conseguir hundirlo hasta que, falto de hombres, Grenville se rindió a Alonso de Bazán. El espectáculo dado por la Armada de 1588 paseando a lo largo del canal de la Mancha sin que ninguno de los duelos artilleros ocasionara más que daños irrelevantes en los buques (Martin & Parker, 1988), es otro ejemplo de la falta de decisión del armamento artillero de la época. Esto a pesar del triunfalismo de ciertos autores británicos que no dudan en ensalzar la superior táctica inglesa con la <<con toda probabilidad el primer ataque auténticamente en hilera de la historia de la guerra naval en Europa>> (Martin y Parker 1988, 166). Dejando de lado que la línea de fila ya <<fue preconizada desde muchos años antes, en la primera mitad del siglo, por tratadistas navales como Alonso de Chaves>> (Rodríguez González 2006, 38), y de que el hecho de cañonearse a larga distancia, en ningún caso puede denominarse ataque, a nuestro parecer esta disposición deja bien a las claras que se trata de una actitud tímidamente defensiva ante la imposibilidad o el temor a abordar un combate a corta distancia verdaderamente decisivo, el cual implica la toma o destrucción del adversario.

<sup>659</sup> Con objeto de bajar lo más posible el metacentro del buque y contribuir a la estabilidad.

<sup>660</sup> AGS-GYM-LEG-460-155.

No podemos menos que recordar las palabras de González de San Millán, en el año 1689, previniendo contra el disparo alocado de las piezas de artillería: <<Con el artillería se ha de pelear con flema y cordura en la mar, Procurando que las tiros se empleen bien; porque lo contrario es bastar las municiones y rendir la nao y la gente, y calentar la artillería sin que aproveche>> (González de San Millán 1689).

#### 9.2.5.-Munición



Bolaños del pecio del galeón San Girolamo, Punta Restelos, Corcubión. Museo Naval de Ferrol. Fot: MSC.

Existían diferentes tipos de munición para la artillería según fuera el objetivo a dañar. Así, en caso de atacar contra el casco enemigo con objeto de comprometer su flotabilidad, se utilizaría la bala tradicional rasa o esférica apuntando a proa o popa de la medianía del enemigo. En caso de apuntar a jarcia y velas se tirará con balas enramadas o encadenadas apuntando a las mesas de guarnición, verdadero punto donde se transmite la fuerza del viento, junto con las escotas. Otros objetivos de las armas durante un combate serían las velas y la jarcia firme y de labor.

El calibre de la pieza, medido en su boca, es el diámetro del ánima, el cual no coincide exactamente con el diámetro del proyectil disparado. Entre éste y la pared del ánima existía una holgura denominada viento que tenía por objetivo evitar que, en caso de que el proyectil no fuese exactamente esférico quedase atorado, con el riesgo de reventar la pieza por la elevada presión de los gases en el ánima. De todas formas el viento no debía ser excesivo pues la presión se disiparía, reduciendo de esta manera el efecto sobre el proyectil.<sup>661</sup>

<sup>661</sup> Este fenómeno se corregía mediante el taco de trapos o madera introducido entre el proyectil y la carga de proyección.

Es tal la cantidad de calibres diferentes entre las piezas que parece haber un ánimo de simplificación en lo que trata de las municiones a embarcar. Cuando en la <<Relación de las armas y municiones y otros pertrechos que son menester para El Armada del mar oceano>> fechada en Lisboa a 36 de marzo de 1596 (Anónimo, 1596) se unifican los diferentes tipos de munición que es necesario proveer en los siguientes términos:

-Balas de hierro colado. <<El un tercio de medios cañones de a veinte, y a diecycho y a diecyséis. El otro tercio de medias culebrinas de adoze y de asiete y las restantes de sacres y falconetes>>.

Entre la artillería, principalmente la ligera, aunque parece que en toda ella, las piezas tiraban - o podían hacerlo - pelotas de plomo con dado de hierro. Se recomendaba que este dado que formaba el núcleo del proyectil fuera lo mayor posible, dado que si era pequeño contendría más plomo, siendo la pelota más pesada con lo cual aumentaba la presión en el ánima y corría riesgo de reventar la pieza.<sup>662</sup>

**Angel:** O angelote, era un proyectil de artillería destinado a actuar contra la jarcia del enemigo. Constaba de dos proyectiles esféricos de hierro de los que partían sendas barras de hierro unidas entre sí mediante ojetes o cáncamos que discurrían a lo largo de la barra contraria.

**Bolaños:** Proyectil esférico de piedra. Fabricados generalmente en piedra caliza, la cual al impactar se rompe convirtiéndose en auténtica metralla efectiva en la lucha antipersonal. Su elevado volumen para poca masa la hacía muy efectiva en los combates a poca distancia pues permitía disparar proyectiles muy grandes contra el casco enemigo causando daños más difíciles de reparar que los ocasionados por proyectiles de menor calibre.

**Encadenadas:** Proyectil de artillería destinado a actuar contra la jarcia del enemigo. Constaba de dos proyectiles esféricos de hierro unidos mediante una cadena del mismo metal.

Entre las armas y municiones que la nave veneciana Regazona recibió antes de la salida de la Armada de 1588, se encontraban <<Cincuenta pelotas enramadas de cadena que pesaron diez y ocho arrobas y catorce libras>> (González-Aller Hierro, Extracto del historial de la nave La Regazona, capitana de la Escuadra Levantisca en la Gran Armada de 1588 2013).

**Enramadas:** Angelote, proyectil de artillería destinado a actuar contra la jarcia del enemigo. Constaba de dos proyectiles esféricos de hierro de los que partían sendas barras de hierro unidas entre sí mediante ojetes o cáncamos.

- **De cuatro ramales:** cuatro proyectiles esféricos unidos por cadenas.

**Gorguces:** Dardos o lanzas cortas que en ocasiones podían usarse como proyectiles en caso de faltar la pelotería (Espinosa, Ca.1575).

**Metralla:** Para uso contrapersonal se empleaban **linternas** de pedernal, cabezas de clavos y estoperoles<sup>663</sup> (García de Palacio, 1587).

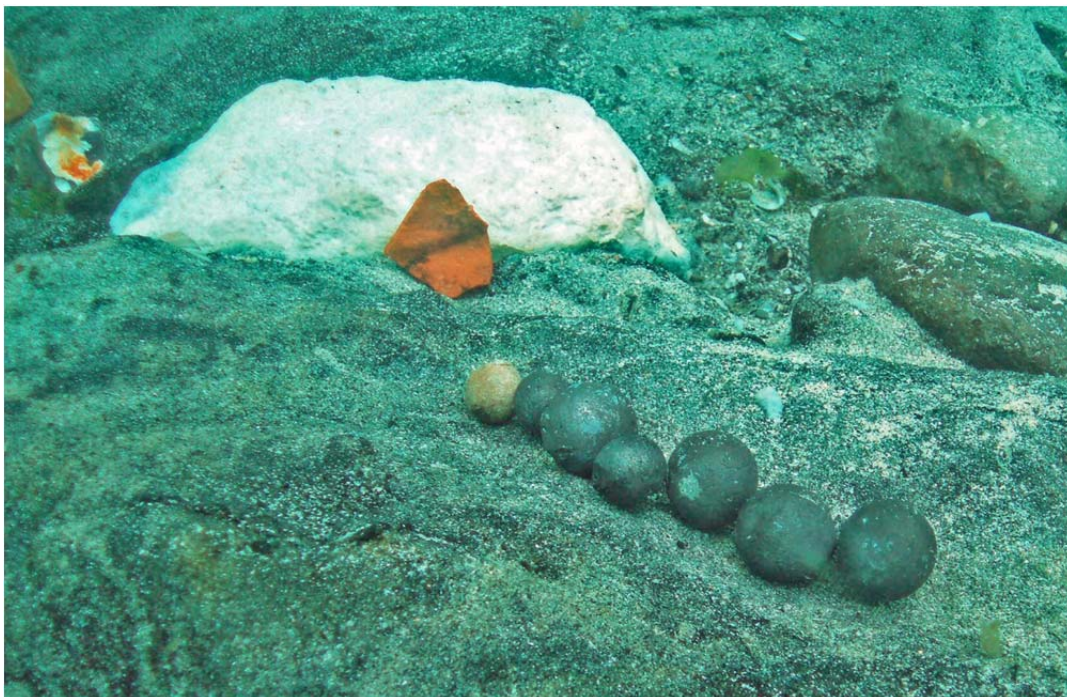
<sup>662</sup> BARADO, F., ca. 1885. T. II, p. 24.

<sup>663</sup> Clavos, cortos y de cabeza ancha.

**Munición explosiva:** Existieron pocos ejemplos de proyectiles explosivos debido al riesgo que entrañaban. Un tipo consistía en una bala de piedra forrada de cañamazo, de menor calibre que la pieza que lo disparaba. Se rellenaban del mixto de las granadas, se atrincaban y se les daba fuego por unos agujeros rellenos de pólvora.

**Munición para armas ligeras:** En los buques se transportaba los proyectiles de armas ligeras ya preparados y una cantidad de plomo para fundir y las turquesas para fabricar las balas.

En ocasiones, la munición de plomo de armas ligeras se fabricaba a partir de un dado de hierro, alrededor del cual se vertía plomo fundido en un molde, esta



Munición de plomo de armas portátiles para dos calibres diferentes localizadas en el pecio de punta Restelos, Finisterre. Fot: MSC

característica en unos desde el siglo XVI otorgaba al proyectil mayor consistencia y dureza (López Martín, 2015, págs. 75-76).

**Palanquetas:** Proyectil de artillería destinado a actuar contra la jarcia del buque enemigo. Constaba de dos esferas, semiesferas o placas macizas de hierro unidas entre sí mediante una barra fija. Generalmente el conjunto estaba fundido de una sola pieza.

**Pelotería:** Se denomina así a los proyectiles de artillería esféricos que podían fabricarse tanto de hierro forjado como fundido. Se fueron imponiendo durante el siglo XVI sobre los de piedra, debido a que eran más precisos y tenían mayor alcance. Existieron proyectiles compuestos de plomo y hierro o cobre y hierro. Los proyectiles disparados por piezas de artillería de la época, solían tener un calibre ligeramente inferior al diámetro interior del ánima de la pieza. Esta holgura se la denominaba viento y venía a representar una veinteava parte del calibre del ánima del cañón.

**Virote:** Proyectil disparado por una ballesta, semejante a una flecha, aunque de menor tamaño, también se la conocía como perno.



### 9.2.6.-Accesorios

Las piezas de artillería, sobre todo las de avancarga necesitan una serie de herramientas especializadas que permitan, desde su carga, hasta su puesta en batería y su disparo. Muchos de estos elementos son susceptibles quedar fosilizados en el registro arqueológico.

**ASTAS:** Son los elementos utilizados para limpiar el ánima, refrescarlas, depositar la carga y atacarla en las piezas de recámara cerrada. Las astas para la artillería han de ser de dos tercias más largas que la pieza, además de lo que incorpora el zoquete, la lanada ó la cuchara (González de San Millán 1689).

**CARTUCHOS:** Bolsa llena de pólvora con la que se carga la pieza especialmente cuando no es factible hacerlo con la cuchara. Los cartuchos se fabricaban con lienzo o bien de piel de animales, las cuales eran preferidas pues al contrario de las de lienzo no se inflamaban, con el riesgo que deflagrara el siguiente cartucho al ser introducido, lo que podía causar bajas entre los artilleros. Para evitarlo, Andrés de Espinosa aconsejaba tapar la boca del cañón y el oído y el fogón para que se apagara cualquier llama en el ánima (Espinosa, Ca.1575).

**CUCHARAS:** Pieza unida a un asta con la que se deposita la pólvora en la recámara. Tenían características especiales para cada tipo de piezas, así González de San Millán describe las de los cañones: <<Las cucharas para estas piezas se cortan en cuatro diámetros de su bala y un cuarto; las tres y un cuarto para la pólvora y el otro para clavar en el zoquete. han de tener dos diámetros de su boca de ancho, y tres para clavar en el zoquete>> (González de San Millán 1689).

**CUREÑA:** Armazón de madera donde se asientan las piezas de artillería. Las cureñas evolucionaron desde una simple pieza de madera que en ocasiones se denominaba cama o tueca, en la que se fijaba el tubo, hacia estructuras móviles con ruedas adaptadas a las características de su uso así fuera en campo abierto, asedios, fortalezas o buques. Las tuecas solían fabricarse en maderas duras como la encina. Las cureñas primitivas sin ruedas debían soportar toda la fuerza de retroceso de la pieza al estar fijadas al terreno o superficie de asiento, lo que derivaba en un gran esfuerzo que ocasionaba deformidades y roturas que llevaban a la inutilización de la pieza (R. G. Ridella 2013). Además transmitían la fuerza del retroceso a la cubierta con lo que ésta sufría mucho y debía ser reforzada para aguantar el esfuerzo. En el pecio del buque inglés *Mary Rose*<sup>664</sup> se documentaron ambos tipos de cureñas, de leño y ruedas.

Los tubos de las piezas se unían a las tuecas con distintos tipos de sujeciones tales como correas, atados con cuerdas o fijados con zunchos de hierro o bronce. Estas piezas de madera, en caso de servir para piezas dotadas de recámara, tenían un alojamiento destinado a recibirlas ajustándolas contra la caña mediante una cuña denominada Mallette.

Las cureñas se aligeran a finales del siglo XV, época en la que se empieza a emplear además la cuña de puntería.

Al parecer a finales del siglo XVI las cureñas en los buques españoles seguían siendo mayoritariamente de dos ruedas, mientras en otros países de Europa éstas ya eran de cuatro ruedas. Este tipo de cureña, denominada veneciana, perdurará bastante tiempo, citándose este tipo de encabalgamiento en el pecio del buque *Nuestra*

<sup>664</sup> Hundido el 18 de julio de 1545.

*Señora de Atocha*, hundido en 1623 (Mathewson, 1988). Su uso sin embargo parece desaparecer definitivamente a mediados del siglo XVII.

La cureña escalonada en carros de cuatro ruedas aparecen en la primera mitad del siglo XVI, en la década de los años 20 del siglo XVI (López Martín, 2015), con tanto éxito que su uso se prolongará con ligeras modificaciones durante la vigencia de la artillería naval de ánima lisa. Andrés de Espinosa en sus célebres preguntas explica la razón de dar avieso algunas piezas: <<da avieso por muchas cosas: por no estar el ánima derecha, y por no estar las ruedas iguales, ser la una más alta que la otra, ó por correr cuando recula más la una que la otra>> (Espinosa, Ca.1575), de lo que parece desprenderse que efectivamente las cureñas en los barcos españoles de finales del siglo XVI tenían únicamente dos ruedas. García de Palacio recomienda emplear ruedas macizas sin error para evitar dañar la cubierta.

741

Las cureñas dotadas de ruedas estaban dotadas de aparejos de motones y cabos que por una parte absorbían parte del retroceso y por otra permitían volver a poner la pieza en batería una vez había sido limpiada su ánima de residuos y cargada. Una de las retenidas podía ser más corta que la otra, de tal manera que con el retroceso la pieza girase, introduciendo la boca dentro del costado permitiendo la recarga con mayor seguridad para sus servidores.

**Cuña:** pieza triangular de madera que, introducida -o retirada- bajo la faja de la culata, permitía regular la elevación del cañón, para establecer el alcance o apuntar a las partes altas o bajas del buque. Estas cuñas podían tener marcas o ser específicas para determinados tiros, como los rasos, o de punta en blanco.

En condiciones extremas podía regularse la altura de la pieza retirando las ruedas de



Réplicas de accesorios de una pieza de artillería de avancarga. Fot: MSC.

las cureñas; las de adelante para bajar el tiro o las de atrás para elevarlo.

**Escofia:** Tapa con la que se cierra el ánima de las piezas para proteger el ánima y la carga de la pieza.

**Lanadas:** Cilindro de madera forrada de lana que se empleaba antes y después de efectuar un disparo. La lana se empapaba en agua o en agua y vinagre para refrescar el ánima.

Para clavar las lanadas es bueno que se hagan flemincas del tercio de la boca de la pieza, ó zoquetes de palmo de largo barrenados, y el grosor del tercio de la boca de la pieza, porque con una vuelta de pellejo que se le clave basta para servir, y van más amparadas y seguramente pueden limpiar con ellas habiendo clavado la feminela con un perno delgado de palo para que no se salga. Los pellejos de carnero han de ser merinos, porque limpian mejor, y- sorben el viento, con que traen tras sí cualquier cosa que tenga dentro la pieza, lo que los otros burdos no harán (González de San Millán 1689).

742



Planchada del pecio de Alderney. Buque de origen inglés hundido a finales del siglo XVI. (Alderney Maritime Trust, 1999)

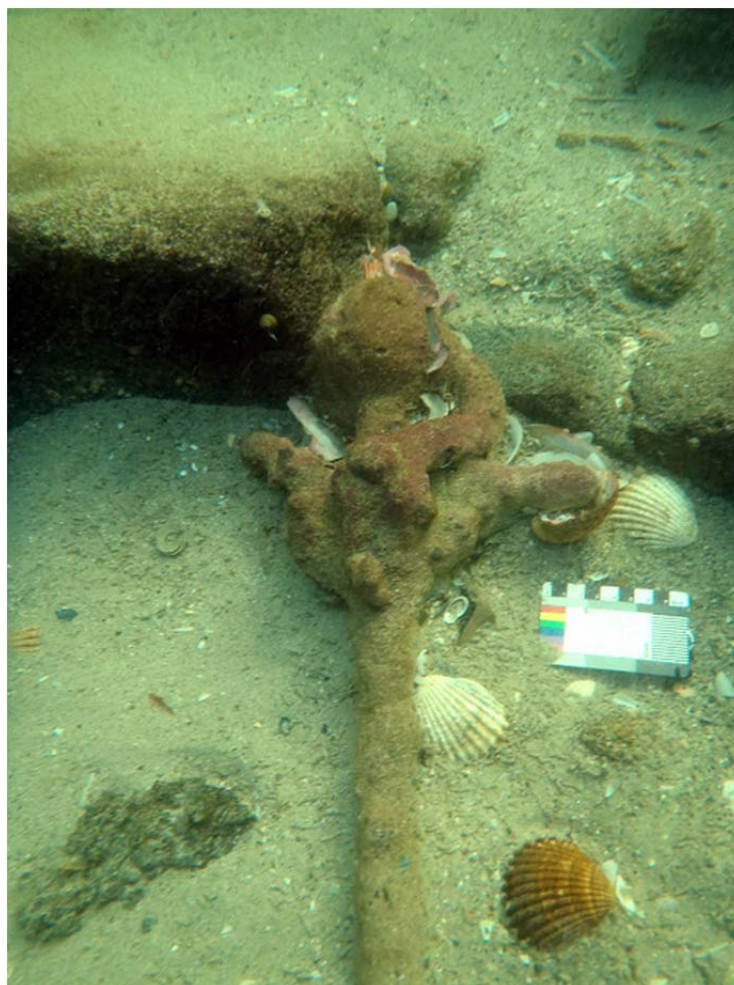
**Metralia:** Los cañones contra personal y aún en algunos casos las piezas de mayor calibre, podían disparar sacos o bolsas de balas de plomo, trozos de metal o fragmentos de piedra, principalmente pedernal. Todos estos elementos se abrían tras el disparo de la misma manera que los perdigones de una escopeta, dispersándose y causando grandes daños contra concentraciones de seres humanos. Las piezas con vocación antipersonal se conocían en determinados países como asesinas.

**Planchada** (Navarro, 1995): Lámina de plomo que se situaba sobre el fogón de la pieza para prevenir la entrada de agua en la cámara a través del oído. Adoptan las formas, específicamente de los refuerzos sobre las que van montadas. También se las conoce como tejas.

**Pólvora:** Mezcla de azufre, salitre y carbón. La pólvora podía tener varios niveles de molidos siendo cuanto más finas más apreciadas, aunque en artillería se prefería estuviera más granulada pues quemaba mejor. Las pólvoras se distinguían bien para



artillería o para armas portátiles. Así, según Andrés de Espinosa: <<más efecto hacen dos libras de pólvora de arcabuz que cuatro de cañon, y más tiros se tiran con pólvora de arcabuz que no con pólvora de cañon>>.



Espada concrecionada con guarnición de lazo en el pecio de punta Restelos, Finisterre. Fot.: MSC.

**Zoquetes:** Especie de atacador para el ánima. La pieza de madera que conecta el mango de lanadas y cucharas con éstas, debían fabricarse de madera pesada para evitar que se doblase como efecto del peso del largo del asa y lanada (González de San Millán 1689).

#### 9.2.7.-Fuegos artificiales

En esta categoría entran diversos artificios, en su mayoría destinados a transmitir fuego a algún objetivo. Este tipo de armas se empleaba cuando los buques se encontraban peleando uno al costado del otro <<a tocapenoles>>. En ese momento se arrojaban diferentes artefactos incendiarios o explosivos, además de otros incapacitantes, como cal o incluso abrojos, que herían los pies de marineros y soldados.<sup>665</sup>

<sup>665</sup> Hace pocos años la tripulación de un mercante evitó su captura por un esquite pirata en el Índico, arrojando botellas de vidrio rotas en cubierta, las cuales hirieron a los asaltantes en los pies descalzos, forzándoles a la retirada. Este recurso no letal es empleado actualmente por los buques para defensa propia frente a tales ataques (Little 2010).



**Alcancías:** Vasijas de barro dotadas de cuatro asas, en las que se fijaban sendas mechas de azufre. Se rellenaban de un mixto de 10 libras de pólvora, 2 de salitre 1 de resina molida y una de sal. Se arrojaban con la mano (Barado ca. 1885, 24).

En la Relación de los bastimentos y municiones entregados a los maestros de los galeones *San Pedro*, *Santiago* y *San Tadeo*, de la armada de la guarda de Indias,<sup>666</sup> se da cuenta de embarcar doscientas veintisiete alcancías de fuego (Relación de los bastimentos y municiones que se han entregado a Juan Amores maestro del galeón San Pedro de la guarda de Indias).

**Granadas:** Realizada con lienzo de cáñamo a moda de pelota, amarrada con una trencilla de hilo. Rellenas de 4 libras de pólvora fina, 1 de salitre, 1 de azufre, 2 onzas de sal de amoníaco, 2 de vidrio molido, 4 de aceite de linaza, 8 de resina y aguardiente y aceite de petróleo. Se le hacían cuatro agujeros tapados con bitoques y se la cebaba con pólvora fina. Ardía en el agua (Barado ca. 1885, 24).



Se aprecia la rabera de madera empleada para orientar la pieza. Fot: MSC.

**Bombas:** Se trataba de un madero de una vara de largo y de 6 pulgadas de grosor. Se aserraba en cruz hasta tres cuartas partes de su longitud. Se vaciaba su interior y se trincaba con ligaduras; el hueco se rellenaba de capas de misto y pólvora de un dedo, echando también pelotas como huevos de mixto hasta rellenarlo enteramente. Se tapaba, e introduciendo hasta abajo una varilla cilíndrica, se cebaba con pólvora fina, y a 1 pulgada de la parte delantera se ponía la mecha. La bomba estaba sujeta a una lanza por un taladro abierto en la parte maciza. También podían introducirse diferentes elementos a modo de metralla como vidrio, plomo y alambre picado.

<sup>666</sup> ES.41091.AGI/16416.6.38.16//PATRONATO,269,N.1,R.10.

En la Relación de los bastimentos y municiones entregados a los maestros de los galeones *San Pedro*, *Santiago* y *San Tadeo*, de la armada de la guarda de Indias,<sup>667</sup> se da cuenta de embarcar noventa y nueve bombas de fuego (Relación de los bastimentos y municiones que se han entregado a Juan Amores maestro del galeón *San Pedro* de la guarda de Indias)

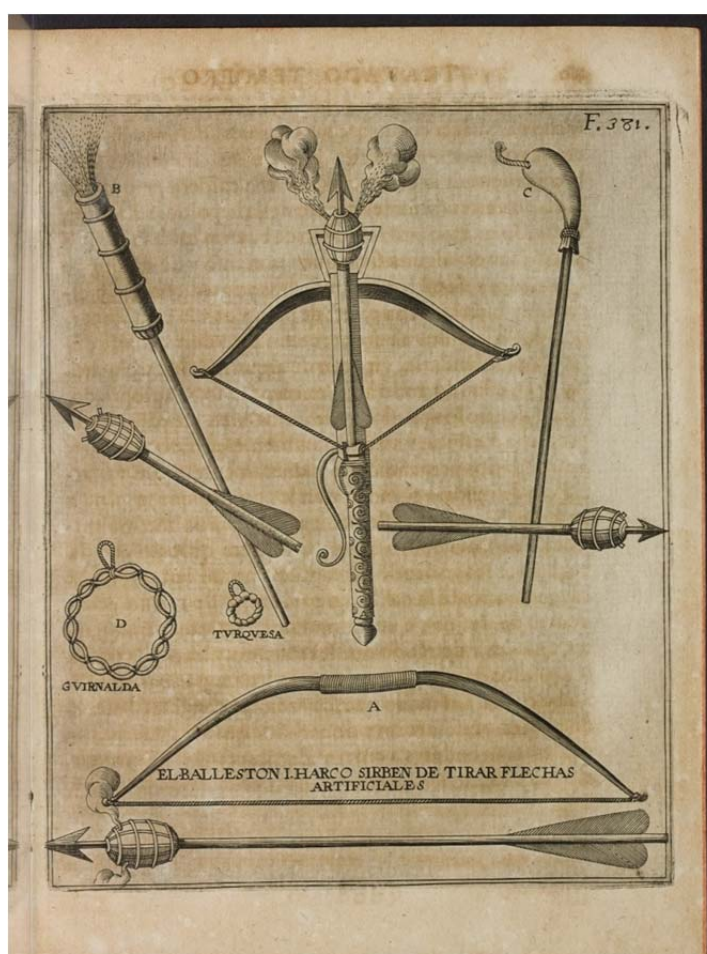
**-Bastones de fuego:** Similar a las bombas, aunque más cortos, con astas de dos brazos.

**Lanzas de fuego:** Semejante a una lanza ordinaria, a la cual se le adaptaba junto al hierro una calza de unas 12 pulgadas y del grueso de dos veces la lanza, que se rellenaba del mixto indicado. Se le daba fuego junto al hierro, por un agujero y un cebador que era de azufre.

### 9.2.8.-Armas ligeras

En un momento en el que como hemos establecido, la artillería no era en absoluto decisoria en el mar de batalla de finales del siglo XVI, las armas ligeras, sobre todo las de fuego, adquirirían una importancia casi decisiva.

Si la necesidad de ablandar el objetivo implicaba dejar fuera de combate a la infantería de marina enemiga, ahí la eficacia de la arcabucería y mosquetería



La ilustración B representa una bomba o quizás un bastón de fuego. Según Diego de Ufano, 1613.

<sup>667</sup> ES.41091.AGI/16416.6.38.16//PATRONATO,269,N.1,R.10.

española aparecía como decisiva. Juan Martínez de Recalde embarcado en el galeón almiranta general englobada en la Escuadra de Portugal, relata el combate sostenido en apoyo de la retaguardia de la Armada en aguas del Canal de la Mancha el 30 de julio de 1588:

la carga (de los ingleses) fue buena y no es la primera que en esta vida me han dado, que cortado de la demás armada me la dieron mayor en el río de Amberes, sin querer llegar a tiro de mosquete, como tampoco estos quisieron, ni aun creo que querrían si les valiese (González-Aller Hierro, 2015, pág. 163).

De lo anterior deducimos la sana costumbre de mantenerse alejados de los buques de combate españoles y de sus mosquetes y no ofrecer oportunidad a la más que acreditada toma al asalto del buque enemigo hasta conseguir su reducción. Frente a esta táctica más resolutive, se impuso el más saludable cañoneo a distancia que, tras el ingente gasto de pólvora y proyectiles, pocas veces dejaba paso a una solución definitiva al intercambio de argumentos.

La ordenanza de 14 de julio de 1522 para los buques que pasaran a las Indias, establecía que cada buque de 100 toneladas debería contar con al menos 5 marineros incluyendo un artillero, ocho grumetes o aprendices y tres pajes. Todos los tripulantes deberían ser dotados de coseletes y otros tipos de armadura. El buque disponer de una batería de cuatro cañones de hierro y veinticuatro piezas de borda giratorias antipersonales. Esta prevalencia de armas antipersonales frente a las piezas de más calibre multipropósito deja bien a las claras el concepto de la guerra en el mar que tenían los profesionales del momento.

Por cada cañón principal debería contarse con tres docenas de proyectiles y por cada una de las piezas giratorias tipo pasavolante, seis docenas, con moldes y plomo para fabricar munición para las espingardas. Además debía transportarse pólvora para la artillería. Diez ballestas con 8 docenas de pernos o viroles. Cuatro docenas de lanzas, ocho picas largas, y veinte escudos. En muchos casos cada marinero aportaba su propia espada y en algunos casos su propia armadura.<sup>668</sup> En ocasiones, en el año 1522, junto a las ballestas, se utilizaban unos cuantos mosquetes (Haring, 1918), tendencia que rápidamente se invertirá dejando a las ballestas totalmente obsoletas en la segunda mitad del siglo, sustituyendo las armas de fuego a las viejas armas arrojadas tales como lanzas, jabalinas y las armas de torsión como arcos y ballestas.

**-ARCABUCES:** Este tipo de arma portátil tenía una gran variación tanto formal como en sus características. El arma típica pesaba unos 23 kilogramos y disparaba un proyectil de 28 gramos a una distancia máxima de 600m, aunque su alcance eficaz apenas rebasaba los 50 (Cerezo Martínez, La táctica naval en el siglo XVI. Introducción y tácticas, 1983).

Tanto esta pieza como el arcabuz transmitían la ignición a la carga mediante una mecha prendida que transmitía la ignición una vez se accionaba la cola disparadora. Esta arma era de calibre más ligero que el mosquete, por lo que era el arma más comúnmente empleada, a pesar, en ocasiones, de su poca <<pegada>> (Tincey & Hook, 1988)

<sup>668</sup> El armamento portátil era producido asiento con fundidores particulares de Vizcaya y Guipúzcoa (Pi Corrales 1983).





Arcabuz muy concrecionado y sin culata del pecio de punta Restelos, Finisterre. Se aprecia la cola disparadora a la derecha. Fot: MSC.

Entre la inmensa variedad de tipos, existía un arcabuz de muralla con un peso de 30 a 50 libras (Barado ca. 1885, 18), con proyectiles de 50 gramos, con un alcance de unos 230m. Debido a su peso estaba provisto de un apéndice de hierro o gancho que descansaba sobre la muralla o la borda de un navío. Antón Urquizu, en 1536, establece que debían pesar 14 libras, 12 onzas castellanas, con peso del proyectil de  $\frac{3}{4}$  de onza.

Pedro de la Cueva, en una contrata con Juan de Hermúa en 1543, establece como condición, entre otras, para el suministro lo siguiente (Barado ca. 1885):

- Tener de largo 1 vara y tres dedos más, medida de Castilla.
- Calibre de  $\frac{3}{4}$  de onza de plomo.
- Debía pesar el cañón 9 libras castellanas o hasta 2 ó 3 onzas más.
- Que las cajas fuesen de buen nogal, seco, sin nudos ni repelos, de media vara de largo desde el asiento de la culata atrás en la coz. Del grueso de la muestra, y la baqueta de fresno.

Estas piezas se probaban con dos cargas de pólvora de Su Majestad. El equipo de los arcabuceros incluía gola de malla, capacete, espada y arcabuz, frasco para la pólvora, polvorín para el cebado,<sup>669</sup> y un saquete de proyectiles.

**-Arcabuz de llave de rueda:** fue inventado en Alemania alrededor de 1517 (Barado ca. 1885, 18). La ignición se producía por el roce de una pequeña rueda de acero con la piritita de azufre. Este mecanismo era complicado y fallaba con facilidad, lo que favoreció la pervivencia del arcabuz de mecha cuya vida se extendió hasta finales del siglo XVII.

Un gran número de arcabuces fueron localizados, algunos muy concrecionados en el pecio de punta Restelos, Finisterre.

<sup>669</sup>Estos frascos podían tener un mecanismo para dosificar la cantidad de pólvora necesaria para cada uso.



**BALLESTA:** El uso de este tipo de armas de torsión ya estaba relegado en las embarcaciones occidentales, mientras en las levantiscas del oriente Mediterráneo, todavía tenían amplio uso en la batalla de Lepanto (1571). La idea era que la lentitud de carga en arcabuces y mosquetes, otorgaba una ventaja a las viejas armas de torsión, al disponer de una mayor cadencia de disparo lo que otorgaba una mayor masa de fuego. La realidad vino a imponer un mayor número de armas de fuego por buque (Cerezo Martínez, 1983), relegando a las viejas armas.

**ESPADAS:** Las espadas localizadas hasta el momento en los diferentes pecios de finales del siglo XVI estudiados en Galicia, pertenecen todas al tipo de lazo y algunas, no seguras, con guarnición de pitones. Se trata de un modelo de corta trayectoria y que se vería pronto sustituido por aquellas espadas guarnecidas de cazoleta.

En la arqueología realizada en el medio aéreo las condiciones casi nunca permiten la conservación de objetos de estas características, al contrario que en el caso de la arqueología subacuática donde sí se producen hallazgos. Este tipo de espada tuvo una fuerte difusión en Europa, sobre todo en España, Italia y Francia, desde los primeros

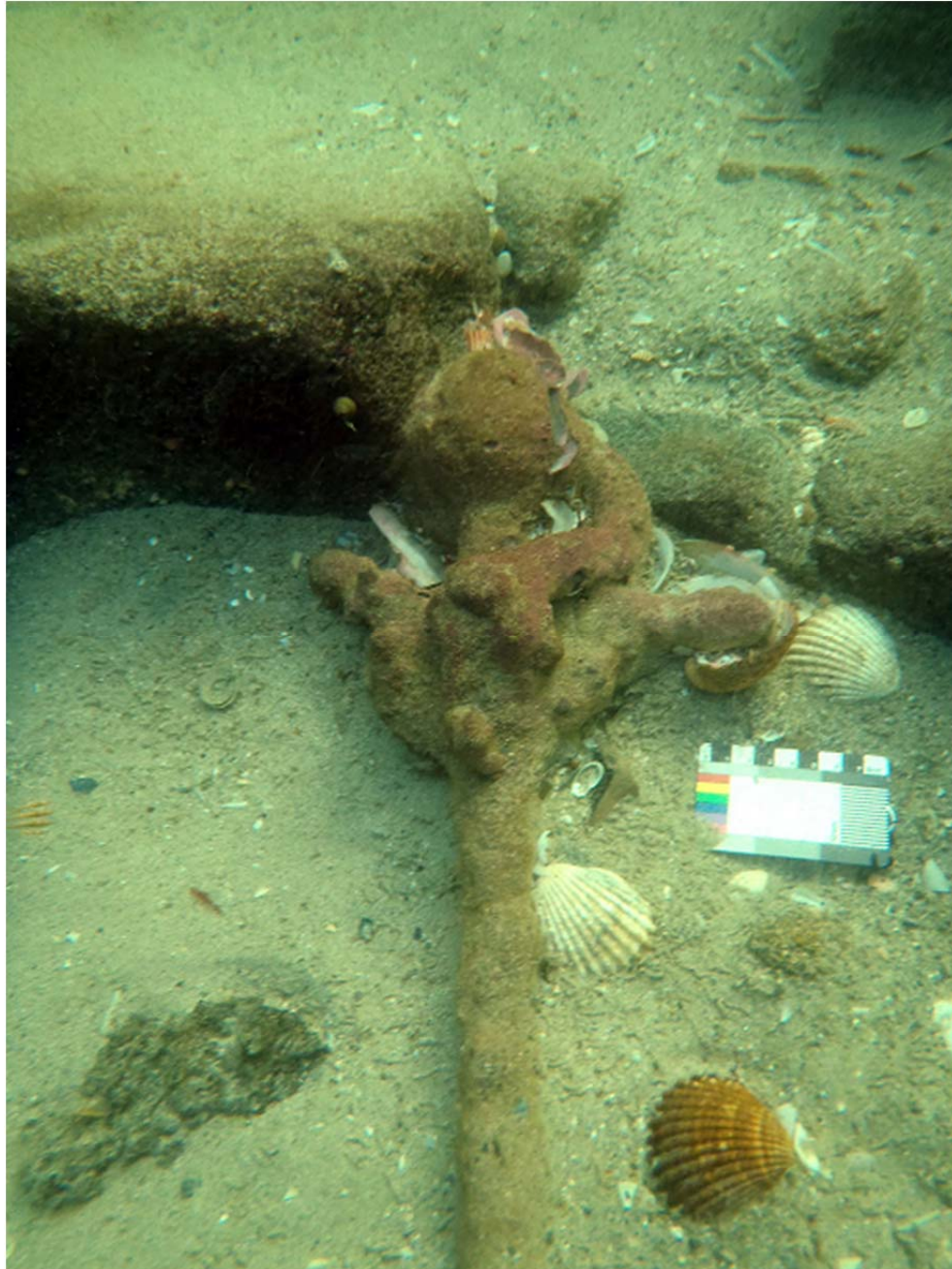


Espada de lazo con gavilanes en cruz. Fot: Archivo.

años del siglo XVI hasta finales de la siguiente centuria. A pesar de tener doble filo era principalmente un arma de estoque, probablemente derivada de los estoques del siglo XV que los caballeros utilizaban como armas auxiliares (Calizzano, 1990). Su evolución fue rápida siendo sustituidas, a principios del siglo XVII, por la espada de taza o cazoleta.

La espada ropera presenta además la particularidad de ofrecer una interesante evolución de las guarniciones, estimuladas por las técnicas de esgrima cada vez más sofisticadas de las distintas escuelas y por la progresiva desaparición del guante de hierro que protegía la mano del usuario. Esta arma, de estocada, como queda dicho, tenía la necesidad para aumentar la precisión del golpe de fijar el asidero de dos dedos más el pulgar por debajo del cruce del arrial con la hoja. El proteger estos dedos fue lo que dio origen a la evolución de las guarniciones.

Como era habitual, los artesanos se esforzaron en adornar estas guarniciones: cubrieron los ramos y las empuñaduras con láminas de oro, cincelaron escenas de batalla, escenas mitológicas, motivos florales y geométricos, etc. Normalmente presentaba unos gavilanes en forma de cruz. La empuñadura, de madera, estaba cubierta por cuerdas o trenzas de hilos metálicos, a menudo dorados o de metal precioso, para hacer más pesado el mango.



Espada con dudosa guarnición de pitones, punta Restelos, Finisterre. Fot: MSC.

Las hojas provenían de centros de producción especializados: Solingen y Passau, en Alemania; Toledo y Valencia, en España; Milán y Brescia, en Italia; etc., las espadas eran finalmente montadas por artesanos locales.

La longitud de estas armas estaba condicionada por las grandes dimensiones que alcanzaba la hoja, de 85 a 100 cm, llegando a alcanzar de un metro a 130 cm de tamaño total. El ancho de la hoja alcanzaba de 25 a 30 mm. Su peso oscilaba entre el kilo y el kilo y medio.

En el año 2001 se recuperó un arma localizada en la prospección del puerto de LA Coruña, previo a la realización de un dragado general. Esta arma,<sup>670</sup> fuertemente concrecionada, fue recuperada entera, aunque fragmentada, de la superficie del fondo. Su longitud total está en torno a los 110 cm, siendo su ancho difícil de calcular debido a la fuerte concreción que cubre la pieza en su totalidad. Su peso,



Empuñadura de espada del pecio de punta Restelos, Finisterre, La Coruña. Fot: MSC.

por la misma circunstancia, es imposible de establecer, siendo sin embargo apreciable, a pesar de las citadas adherencias. Con respecto a la configuración de la guarnición, podemos descartar que estuviera fabricada de bronce o alguna otra aleación en la que entrara cobre en su composición, siendo más probablemente de acero, lo mismo que, por supuesto, su hoja.

Una empuñadura aparecida en el pecio de punta Restelos presenta un mango de madera rodeada de un torzal metálico, cuya naturaleza, por la total ausencia de oxidación sobre el metal podemos suponer que era de oro.<sup>671</sup>

**MOSQUETES:** Algunos autores apuntan a que esta arma fue introducida en España por Carlos I en 1521. En las relaciones de armamento redactadas en ese siglo aparecen indistintamente con los arcabuces, lo que parece indicar un uso indistinto de estas piezas (Barado ca. 1885, 18), a pesar de que ambas son de calibre diferentes.

Más pesado que el arcabuz, su sirviente precisaba de un punto de apoyo para poder sostenerlo durante el disparo. En tierra se apoyaba sobre una percha, mientras que en el mar se empleaban las bordas o regatas para sostener el arma.

Es notoria la lentitud de la cadencia del disparo en tales armas. En 1636, en el combate de Kinzingen, hubo mosqueteros suecos que hicieron diez disparos en 8 horas, considerándose un máximo en la rapidez del tiro (Barado ca. 1885, 20).

<sup>670</sup> Esta pieza, y los materiales recuperados durante la intervención, fueron depositados en el Museo Arqueológico de La Coruña.

<sup>671</sup> Este objeto no fue retirado por la oposición de la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia, desconocemos su destino posterior.



Es un tipo de arma antipersonal con un alcance aproximado de unos 200m. Se instalaban sobre las bordas y disparaban tanto proyectiles macizos como metralla, por lo que en ocasiones se les conocía como mosquetes de postas.

Lo especializado -en la época- de este tipo de armas hace que fueran absolutamente infrecuentes en buques sin dotación militar, por lo que en ocasiones se identificaba a tales embarcaciones por la presencia de estas armas a bordo: <<[...] y que traían mosquetería los flamencos, según esto eran de la armada enemiga>>.<sup>672</sup>

El equipamiento es muy similar al de los arcabuceros, aunque aquí incluimos un elemento que raramente aparece en el de aquellos (Tincey & Hook, 1988). Se trata de unos frascos que contienen la carga exacta de pólvora y que se llevan colgados sobre el pecho en bandolera, conocidos en España como los doce apóstoles, podían estar fabricados en diferentes materiales como metal, hueso, madera, etc.

**PICAS:** En 1536, con el armero de Su Majestad, Antón Urquizu, se establece que habían de tener de 25 a 26 palmos castellanos<sup>673</sup> una parte y 28 palmos otra. Estarían reforzadas en su parte posterior para formar equilibrio, y terminando en forma cónica hasta el hierro.<sup>674</sup> El equipo del piquero estaba constituido por: coselete con escarcelas, bacinete, espada y alabarda o pica. Su arma principal estaba engrasada en su último tercio para evitar que el enemigo pudiera agarrarla.

**PISTOLA:** El siglo XVI marca el nacimiento de esta arma. Si bien resulta claramente incompatible con la ignición por mecha, su uso está marcado por la aparición de la ignición por mecanismo de rueda que permite la aparición de estas armas cortas. Son fáciles de transportar y aún ocultar y se hallan siempre dispuestas para la acción, aunque su mecanismo y lo delicado del mismo hace que sean armas muy caras que muy pocos se podían permitir.



Espada FPRA0089, una de las muchas documentadas en el pecio de punta Restelos. Fot: MSC

<sup>672</sup> 16/11/1597, Com. Pers. José Luis Casabán.

<sup>673</sup> Palmo: 0,208976 (Dueñas Fontán 2015, 24): 5,22m ó 5,43m.

<sup>674</sup> BARADO, F., ca. 1885. T. II, p. 19.



Militarmente tuvo su uso más difundido entre la caballería donde las armas cortas eran fundamentales y las mechas eran muy incómodas para los soldados a caballo (Dolínek, 1998)

### Equipamiento defensivo

Nos encontramos en el momento en el que la armadura está comenzando a dar sus últimos estertores. En menos de 100 años este equipamiento defensivo habrá desaparecido prácticamente de los campos y mares de batalla, siendo su uso casi una anécdota, hasta nuestros días. La aparición de las nuevas tecnologías y de materiales ha facilitado la aparición de nuevas armaduras de materiales sintéticos y cerámicos y sobre todo, el valor que se da actualmente a la vida humana en occidente, donde cualquier gasto para preservar una vida se encuentra plenamente justificado.

752



Peto de armadura en el pecio de punta Restelos, Corcubión. Fot: MSC.

Una amplia panoplia de capacetes, y diversas piezas de armaduras se localizó en el año 2013 en el pecio de punta Restelos, las cuales hubo de abandonar a su suerte al negar la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia autorización para su recuperación. Desconocemos la suerte que hayan podido correr éstas y otros materiales de este extraordinario pecio.



**CAPACETE O MORRIÓN:** Pieza de la armadura destinada a la protección de la cabeza, empleado por la infantería (Melero Guillo & Bernalte Sánchez, 2006), su peso oscilaba en torno a 1 - 1,5 kg.

Pedro de la Cueva, en 1543, en una contrata con Juan de Hermúa establece las siguientes características para los morriones que debe suministrar este último: Los morriones debían de hacerse de dos dedos de altura y dos y medio de ancho, y tres dedos de (ilegible) en torno, con su garbo de punto adelante y atrás pequeña que viniese conforme al redondo; debían tener el peso de cuatro libras, y no menos, con sus orejas de hierro, con buenas hebillas y correones.

**COSELETES o PETO:** Armadura destinada a proteger la parte frontal del torso, su peso estaba alrededor de 3 ó 4 kilogramos. Según Alonso de Chaves (1538) este armamento defensivo debía estar barnizado para evitar su corrosión.

**ESCARCELAS:** Escarcelas o faldar. Protegían las ingles del combatiente sujetas por una correa pendientes del peto, Su forma era similar a una teja y podían estar articuladas.

**ESPALDAR:** Armadura destinada la protección del torso en su parte posterior, no era tan grueso como el coselete o peto. Estos dos elementos serán precisamente los últimos en desaparecer del campo y del mar de batalla europeo

**GOLA:** Pieza de la armadura destinada a proteger el cuello. Podía ser de cota de malla.



Plato de peltre encajado entre dos rocas

## 10.- Tipologías y Glosario

**Alijar:** en situaciones apuradas, en temporales, se arrojaban por la borda elementos que permitieran mejorar la flotabilidad del buque: botas de agua, de vinagre, de aceite, artillería,... llegando a cortar los palos en las situaciones más desesperadas (SanJuan 1597).

**Armada:** Estructura de combate formada por varios buques reunidos para acometer una empresa, no siendo una agrupación permanente, dura lo que dure aquella. Supone la movilización de recursos navales - total o zonal - del Imperio mediante aportes voluntarios o fletamientos libres o forzosos - embargo - o requisa.

**Barlovento:** Dirección de la que proviene el viento.

**Beque:** Obra exterior de la proa compuesta por las perchas, enjaretados, tajamar... en él se situaban los maderos agujereados para que los tripulantes hiciesen sus necesidades. Actualmente es sinónimo de retrete.

**Bolina, Navegar de bolina:** Navegar ciñéndose al viento de tal manera que el ángulo entre el rumbo del buque y la dirección del viento sea el menor que pueda aguantar el aparejo disponible.

**Botija:** Forma cerámica de transporte que hunde sus raíces en la utilización clásica de los contenedores anfóricos. Las más antiguas conservan asas, aunque en posteriores modelos estas desaparecen totalmente.

Podemos considerarlas el elemento de transporte marítimo por excelencia en el ámbito hispánico si no hiciéramos caso a la presencia de tonelería a bordo de los buques dedicados a este tráfico. La tonelería, al ser menos susceptible de dejar restos materiales, ha sido preterida como contenedor básico de la arqueología naval ibérica, funcionando las botijas prácticamente como fósil director de aquella.

En su distribución espacial podemos encontrar botijas en casi cualquier lugar en relación con el comercio ibérico desde Osaka y Nagasaki hasta Escandinavia (Kingsley, Flow, Gerth, & Lozano Guerra-Librero, 2014).

Sin embargo es muy posible que las botijas funcionaran en realidad como un elemento auxiliar de transporte de la tonelería, al servir como elemento de trasvase de la carga transportada en pipas y toneles. Su menor tamaño facilitaría la distribución de las cargas. No olvidemos sin embargo que la mercancía era cargada en estos contenedores, a veces como modo de almacenar fracciones de esa carga o bien directamente la totalidad de la misma. Es precisamente en esta función de trasvase donde vemos una aplicación más obvia para las botijas de tipo inicial de Goggin y Deagan y es que su aspecto formal las asemeja mucho a las cantimploras o toneletes empleados a bordo para contener el agua de consumo, al menos la dispuesta para su consumo más inmediato.

Fabricadas en cerámica a torno, con un engobe exterior blanquecino o blanco cremoso, eran cocidas en ambientes oxidantes y en ocasiones con un vidriado interior. Carecen de pie y presentan un desarrollado labio o boca evertida con ausencia casi total de cuello.

Fueron utilizadas para todo tipo de transporte de líquidos como agua, vino, vinagre, aceite; graneles como pólvora, alcaparras, cochinilla (González-Aller Hierro, 2013), (Kingsley, Flow, Gerth, & Lozano Guerra-Librero, 2014) o semisólidos como miel,



manteca, alquitrán o azogue y en general cualquier líquido o granel que se adecuase a sus características. Su contenido más famoso, del cual procede su denominación anglosajona: <<Spanish Olive Jars>>, son las aceitunas. <<La poluora encarrillada y en botixas quentrega Nicolao de Pedro, cappitan de la nau La Misilicordia de la escuadra de Ytalia>><sup>675</sup>.

No se puede establecer un producto característico o incluso habitual para este contenedor. Así podemos asistir a la relación de bastimentos entregados a los maestros de los galeones San Pedro, Santiago y San Tadeo, de la Armada de la Guarda de Indias, donde se hace entrega de <<Veinte pipas de vinagre. Las diez y siete en pipas y las tres en peruleras...>>. En la misma relación se da cuenta de la entrega de << quatrocientas y veinte y dos arrovas de azeite. En botijas de a media arrova enseradas y tapadas>>.<sup>676</sup> En estos dos casos asistimos a la presencia de líquidos en este tipo de contenedor.

755



Botija temprana según Goggin procedente del puerto de Baiona. Fot: MSC.

<sup>675</sup> ANTT, CC, Parte III, Maçp 24, doc. 1. Relação da artilharia, <<balas>> e pólvora entregues ao galeao <<Santa Maria de la Misericordia>>, da esquadra Ilírica<< (Torres Falcao da Fonseca, 2005).

<sup>676</sup> ES.41091.AGI/16416.6.38.16//PATRONATO,269,N.1,R.10



El transporte, aunque fuera ocasional, de agua, dadas las características de la embarcación que las transportaba lo encontramos durante la Jornada de Inglaterra de 1588, al regreso del San Juan de Recalde que acabaría recalando en La Coruña, se da cuenta de la pérdida de un barcón que este buque llevaba a remolque, en el cual se encontraban tres hombres y treinta carneros <<de la despensa del Almirante>>, además de ciento y cuarenta peruleras de agua (Parker, 1998).

<<...después de m [edi] a noche perdimos el barcón que trayamos por popa con tres onbres y treynta carneros de la despensa del almir [an] te y ciento y quarenta peruleras de agua>> (Parker, 1998).

### Tipología

La variación tipológica para este tipo de contenedores resulta tan grande, incluso en aquellas estudiadas en un mismo pecio, que resulta difícil establecer una clasificación.

Goggin fue el primero en proceder a su clasificación estableciendo tres períodos cronológicos:

-Temprano: hasta 1580, caracterizado por la presencia de asas sobre tipos globulares con cuello algo más desarrollado que modelos posteriores.

-Medio: de 1580 a 1780, con piezas que se caracterizan por su globularidad y aspecto achaparrado. Su base es redondeada, forma que se traslada a todo el cuerpo de la pieza.

-Tardío de 1780 a 1850: con formas cada vez más apuntadas dando lugar a la forma de <<zanahoria>>. Se trata de formas ovoides con hombros redondeados, lo mismo que la carena que conduce a una base de la misma disposición.

La fabricación de las botijas más antiguas se realizaría en dos mitades verticales, mientras que las más tardías se fabricaban en dos partes unidas por el hombro (Goggin, 1960).

El período de uso de las botijas propias del período inicial parece haberse extendido hasta una fecha en torno al año 1570 (Deagan, 1987), estando su origen en el año 1500, o poco después, este tipo sólo ha sido documentado hasta el momento en Galicia en el puerto de Baiona (San Claudio Santa Cruz, 2010).

| Cronologías según Goggin y Deagan |            |                     |               |                |
|-----------------------------------|------------|---------------------|---------------|----------------|
| Fases                             | Tipos      | Goggin (1960)       | Goggin (1968) | Deagan (1987)  |
| Inicial                           | A          | 1500-1575/80        | 1493-1575     | 1493-1570      |
| Medio                             | A,B,C      | 1562/1600-1750/1800 | 1575-1700     | 1565-1770/1800 |
| Final                             | A, B, C, D | 1780-1850           | 1700-1830     | 1780/1800-1850 |

Se ha propuesto una clasificación basada en su capacidad:

-Botija perulera: 1,5 arrobas.<sup>677</sup>

-Botija: 1,25 arrobas.

<sup>677</sup> Arroba: en ocasiones denominada cántara, equivale a 8 azumbres, 16,133 litros.

-Botijón: 1 arroba.

-Botijuela: capacidad inferior a una arroba, existencia de contenedores de media arroba.

A partir del período medio de empleo de estos contenedores, comenzaron a recibir



Borde de tipo medio de una botija. Ribadeo 2016.  
Foto: MSC.



Borde de tipo final de una botija. Ribadeo 2016. Foto: MSC

van desde el borde liso exvasado del estilo inicial al elaborado y con un reborde interior del período final.

Estas piezas aparecen en ocasiones con marcas realizadas por estampillado sobre la pieza húmeda pre cocción, pero esta práctica no aparece documentada en pecios antes de 1618 en el naufragio del San Martín en la costa de Florida (Kingsley, Flow, Gerth, & Lozano Guerra-Librero, 2014).

Para su transporte, la mayoría de ellas eran forradas con esteras de esparto para protegerlas, sobre las cuales en ocasiones se pintaban las marcas de propiedad de las mismas. Además de servir como contenedores para el tráfico marítimo, eran empleadas para trasvasar el contenido de las barricas y toneles y facilitar así su distribución.

un vidriado interior<sup>678</sup> con objeto de impermeabilizarlos para limitar la pérdida de líquidos, aunque anteriormente se cita el empleo de cera con este fin en piezas destinadas a contener aceite: <<En botijas de a media arrova enseradas y tapadas>>.

Las botijas del período medio son las más ampliamente distribuidas a nivel mundial, lo mismo que en Galicia. La transición desde el estilo inicial al estilo medio está señalada por el cambio de una boca exvasada a un cuello anular; la eliminación de las asas; y el cambio de un cuerpo globular a un cuerpo con una forma similar a la de un huevo.

Los bordes y boca de los diferentes estilos son también representativos y

<sup>678</sup> Este vidriado se ha podido documentar en el pecio de punta Carballeira, atribuido a uno de los buques que componían la Armada de 1596.

Las tapas solían estar realizadas en corcho (Kingsley, Flow, Gerth, & Lozano Guerra-Librero, 2014).

Estas piezas aparecen en ocasiones con marcas realizadas por estampillado sobre la pieza húmeda pre cocción pero esta práctica no aparece documentada en pecios antes de 1618 en el naufragio del San Martín en la costa de Florida (Kingsley, Flow, Gerth, & Lozano Guerra-Librero, 2014). Para su transporte, la mayoría de ellas eran forradas con esteras de esparto para protegerlas, sobre las cuales en ocasiones se pintaban las marcas de propiedad de las mismas.

**Brea:** Betún compuesto de pez, sebo, resina y otras sustancias empleada para calafatear los costados y cubiertas de los buques así como para proteger los elementos de la jarcia, palos, vergas y entenas.

**Brusca:** Elementos vegetales tales como paja utilizados para limpiar mediante fuego la obra viva de los buques.

**Calafateado:** Las costuras podían ser calafateadas con diferentes fibras vegetales y animales, estopa de jarcia usada de cáñamo, ... amalgamadas con una mezcla de pez, sebo de vaca y aceite de pescado, brea, etc.

**Callaos:** Pesas para pescar con línea, utilizadas también en ocasiones en 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.

**Capitán:** Oficial al mando de un buque de carácter militar.



Botija del período medio de Deagan 1565-1800 procedente del pecio del galeón Santiago de Galicia en Ribadeo (1597). Fot: MSC.

**Capitana:** Se denomina <<capitana>> al barco en donde reside el mando de la flota, donde se encuentra su comandante.

**Carra:** plural de carro, unidad de capacidad napolitana correspondiente aproximadamente a 7 salme ragusanas, equivalentes a 1.925 litros ó 1334,2 kilogramos.

**Chamiza:** Ver brusca.

**Clara:** (Entre cuadernas) Hueco entre dos cuadernas inmediatas (Martínez - Hidalgo y Teran 1957, T. II, 225).

Callao piqueteado.PN07-31-1.

**Conserva:** Cuando dos o más buques navegan juntos prestándose mutuo apoyo.

**Dotación:** Conjunto de personas adscritas a un buque tanto si forman parte de la tripulación como de la guarnición del mismo, en esta categoría no se incluye el pasaje.

**Durmiente:** Pieza de madera gruesa que se extiende de proa a popa, ligada horizontalmente a las cuadernas. Sobre ellos se sitúan los baos que soportan las cubiertas.

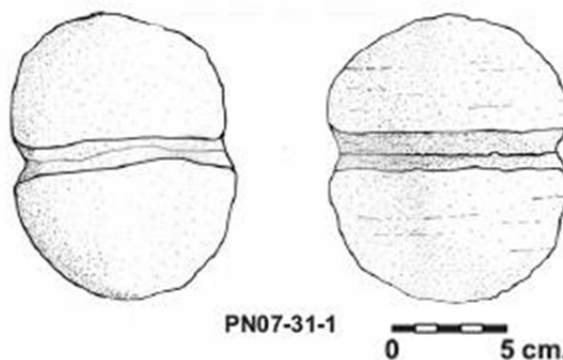
**Escandallo:** Pieza troncocónica o piramidal de plomo con un orificio en su extremo donde se hace firme la guindaleza o cordel que lo une a su sirviente y con una depresión en el otro extremo que, rellena de sebo, permite tomar muestras del fondo. Estas muestras en ocasiones servirán para que un oficial experimentado conozca el paraje en el que se haya su buque:

<<[...] y este día a la tarde estando en 48 grados y 8 minutos,<sup>679</sup> eche la sonda y halle çient brazas, y por la arena que salio en el plomo reconoçi estar en el paraje de Vgente [sic], veynte leguas en la mar y veynte y siete de Falamua,<sup>680</sup> y que nos quedaua por la quarta del nordeste al norte,...>>.<sup>681</sup>

El servidor de este importante instrumento para la navegación costera, cantará así al oficial al cargo de la guardia la profundidad marcada por la longitud de guindaleza sumergida y la naturaleza del fondo merced a los sedimentos pegados al sebo de la base. Las distancias solían medirse en brazas.

**Escuadra:** Unidad naval de combate formada por dos o más naves de características similares y organizada para combatir en formación. Éstas se organizaban para grandes empresas, sobretudo en el Mediterráneo (Olesa Muñido, Algunas consideraciones en torno a la Gran Armada 1983).

**Estoperol:** Clavo corto, de cabeza grande y redonda, que sirve para clavar capas y otras cosas.



<sup>679</sup> Sin embargo esta latitud se aproxima más a la de Brest.

<sup>680</sup> Falmouth.

<sup>681</sup> AGS, GA, Leg. 491-73. Carta de Esteban de Oliste a Felipe II. 2 de noviembre de 1597, «sobre el dicho cauo de Zizarga».



**Forro:** Conjunto de elementos longitudinales - tracas - que cubren el esqueleto del buque, a partir de 1514 podía llevar superpuestas planchas de plomo, posteriormente distintas aleaciones de cobre o zinc.

**Flota:** Grupo de buques que navegan en conserva como medida de protección con objetivos mercantiles. Las más conocidas son las de Nueva España y Tierra Firme, aunque de gran importancia fue la de las Lanas que comunicaban los puertos del Norte de España con Flandes. Estas flotas estaban organizadas militarmente y en ocasiones contaban con buques *armados en guerra* (Olesa Muñido 1983).

**Guarnición:** Parte de la dotación que se ocupa del combate, normalmente soldados, especialmente de infantería de marina.

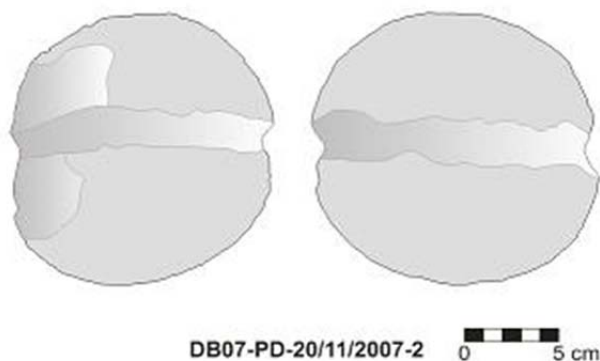
**Guerra galana:** combate entre buques realizado mediante salvas de artillería sin llegar al combate cuerpo a cuerpo. Normalmente resultaban en enfrentamientos indecisos.

**Leva:** Podían ser voluntarias o forzosas.

**Maestre:** persona al mando de un buque dedicado al tráfico mercantil.

**Manguda:** embarcación muy ancha en relación con su eslora.

**Pantoque:** Parte curva del forro que une el costado con la parte más horizontal del fondo del casco.



Pandullo procedente del puerto de Baiona.

**Pandullo (o Pitambón):** Se trata de una piedra generalmente esférica empleada para golpear el agua, espantar a la pesca y favorecer así que ésta se enmalle en las redes largadas previamente (pesca al embalo) o que ésta sea localizada. Estas piezas suelen tener unos 20 cm de diámetro y pesar entre 1 y 2 kilogramos; son, a excepción del tamaño en todo similar a los callaos. Fabricadas generalmente por piqueteado con un canal perimetral al que sujetar el cabo (Lorenzo 1982).

**Papahígo:** Cualquiera de las velas cuadras mayores en cada uno de los palos: papahígo mayor (en el palo mayor), de trinquete...

**Papo:** Se denomina así al bolso formado por una vela.

**Pitambón:** Ver pandullo.

**Piueiros:** Éstas son pesas, normalmente de granito en las que se efectúan unas entalladuras mediante talla o piqueteo. Son utilizadas para fondear boyas y redes y constituyen el peso de piedra de las anclas tradicionales denominadas poutadas en gallego y potalas en español. Se trata de piezas bastante grandes, pudiendo alcanzar los 14 ó 15 kg. de peso. Su uso tan extendido las hace muy abundantes, sobre todo en fondos de piedra, allí donde existan posibilidades de enganche.



Piueiro en el interior de una cueva donde quedó enrocado. Fot: MSC

**Salme:** plural de *Salma*, medida de capacidad utilizada en Sicilia para medir el grano. Corresponde a 275 litros, equivalentes a un peso de 190.60 kilogramos, o 4,14 quintales castellanos. En el siglo XVI fue empleada para definir la capacidad de cargado grano de los buques procedentes de puertos sicilianos.

**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.

**Sevo (sebo):** <<Y por estar el enemigo a sotavento descubría el sevo de aquel lado, por donde le dieron muchos cañonazos del armada, [...] << Parece referirse a la obra viva de un buque, en este caso del galeón inglés Revenge que estaría cubierta de esta sustancia (Archivo del Museo Naval. MS. 2518, doc. 52 de la Colección "González-Aller". 1995).

**Sotavento:** dirección hacia la que se dirige el viento

**Temporal de travesía:** Se trata de los tiempos duros con componente de entrada a una bahía o refugio.

**Terral:** viento procedente de tierra firme y producida por la diferencia de temperatura entre el mar y el continente. El aire calentado por la superficie marina asciende, arrastrando el aire más frío situado sobre tierra



Pareja de sebeiros del puerto de Baiona. Fot: MSC.

firme. Suele producirse tras la puesta del sol.

**Tingladillo:** Forma de disponer las tracas del casco de un buque montando unas sobre otras. Esta disposición mejora la estanqueidad al establecer una mayor superficie de contacto entre las tracas, es menos sensible a la dilatación de las tracas producto del secado de la madera. Por esta última razón era muy habitual en la construcción de los botes salvavidas de los buques.

**Tonelete / cantimploras:** Recipiente destinado a contener el agua de consumo inmediato. Solía ser de cerámica podía estar dotado de dos mamelones para ser colgado en sus extremos y de dos asas para verter su contenido situados en la panza en su máximo diámetro. La boca estaba situada en el eje transversal de la pieza. Era ancha que facilitaba su llenado y la bebida directamente. Su cuerpo podía ser globular, esférico u ovoide. Formalmente presenta gran variedad en diferentes producciones, Goggin y Deagan consideran a algunos de estos tipos como precedentes de las anforetas, compartimos la opinión de Juan Naveiro respecto al error de considerarlas como precedentes morfológicos de las botijas (J. Naveiro López 2008).

**Tosta:** En las galeras, banco donde iban amarrados los forzados. En algunas partes se da este nombre a los bancos de las embarcaciones menores.

**Treo:** Trinquete cuadro o redondo con el que las naves latinas navegaban en popa con vientos fuertes.

**Tripulación:** Era el conjunto de hombres de la dotación de un buque que atendían a la navegación en cualquiera de sus aspectos.

**Virazón:** Es el viento contrario al terral. Sopla del mar a la tierra a medida que el aire asciende tras ceder el continente parte de su calor al aire que al ascender arrastra el más frío aire situado sobre el mar. Se produce durante las horas del día aumentando su intensidad a partir del mediodía.



Tonelete de cerámica portuguesa Ovar-Aveiro con sus asas de manejo y uno de los grandes mamelones para suspenderlo. Fot: MSC.

## 11.-CONCLUSIONES

Pocas cosas hay sobre la superficie del planeta más inmutables que el mar. Las condiciones que impone la climatología caracterizarán su naturaleza a lo largo de períodos de tiempo sólo computables en términos geológicos. El empleo que los seres humanos hemos hecho de este medio no ha cambiado de manera sustancial hasta poco más de siglo y medio atrás cuando la propulsión mecánica ha sido capaz de imponerse a la tiranía del viento. Muchas de las lecciones de períodos en que la fuerza del viento era la única posibilidad de propulsión las podemos trasladar a cualquier período histórico que analicemos.

El comercio marítimo ha sido, y es el medio de transporte más eficaz por rápido y económico de todos los conocidos hasta nuestros días. La gran capacidad de carga de las naves y la posibilidad de navegar sin paradas ni descansos en largas travesías, hizo de este medio la manera más rápida y económica de comunicar parajes geográficamente alejados.

La historia de la navegación en el occidente europeo desde el fin del Imperio romano, se caracteriza por atravesar diferentes fases que desembocan, a finales de la Edad Media, en el cambio de mentalidad que supuso para los marinos el aventurarse a cruzar grandes masas de agua, frente a la mentalidad anterior de limitarse a contornear las costas de mares y océanos.

La presencia romana en la fachada atlántica del norte de España no podemos atribuirle únicamente a la iniciativa privada a través de la pesca o el tráfico mercantil. El Atlántico, como vía de comunicación, tuvo para el Imperio una importancia estratégica esencial y por lo tanto estableció un dispositivo acorde a su importancia. Brigantium - La Coruña se encuentra en la ruta del Atlántico, a la entrada del seno ártabro, en un punto que hace innecesario adentrarse en la ría para recibir apoyo en la navegación. Este puerto ofrecía apoyo en escalas más o menos cortas dentro de una navegación a larga distancia, donde el puerto brigantino sería una escala seguramente obligada. El puerto de Bares, semeja sin embargo un puerto de menor importancia, con unas funciones menos esenciales que el coruñés.

La Torre de Hércules en La Coruña, junto a la escollera de Bares en Mañón, son los elementos materiales más significativos que nos restan de la navegación romana en el océano Atlántico. Tanto La Coruña como Bares son puntos de avituallamiento, control y apoyo en la navegación atlántica del Imperio. Ambas Instalaciones están situadas en puntos inmediatos a la ruta con una vinculación clara y directa respecto a esta línea de aprovisionamiento. Así cualquier embarcación empeñada en dicha travesía podía aspirar a obtener apoyo de la manera más rápida y cómoda posible, sin necesidad de apartarse demasiado de la ruta ni abocar pasos dificultosos o complicados para la navegación. Ambos puertos están abiertos francamente al Atlántico.

Entre los siglos IV al VII se produce la ruptura del sistema romano. De los siglos VII al XI el dominio musulmán, sobre todo en el mar Mediterráneo, cortó los lazos del Atlántico europeo con el mundo clásico. En el Océano es el período turbulento en el que, ante la falta de un poder político fuerte, la piratería se hace cargo de las relaciones entre los diferentes pueblos que se asoman desde Europa al Océano.

A partir del siglo XI y hasta finales del XIII resurge el comercio en el Atlántico, el establecimiento de poderes cada vez más fuertes permitirá el desarrollo de las relaciones de mutuo beneficio. Piratas, y merodeadores de diferente pelaje serán todavía frecuentes, aunque la seguridad en los mares será cada vez mayor. Aparece



la guerra organizada en el espacio Atlántico a medida que los sucesivos monarcas emplean las naves para proyectar su poder más allá de las costas propias.

Desde finales del siglo XIII hasta finales del XIV los musulmanes pierden definitivamente el control del Estrecho de Gibraltar lo que facilitará el encuentro de la navegación atlántica con el Mediterráneo y un nuevo período de despegue cultural europeo. Con la mejora de las técnicas y ciencias de la navegación, junto a los beneficios comerciales experimentados en las décadas finales del último siglo, se ponen las bases que permitirán a los españoles, a finales del siglo XV, el cruce del Océano Atlántico primero, y en apenas 50 años, el resto de los océanos, cambiando el proceso histórico mundial de una manera radical y definitiva.

Si observamos las diferentes villas históricas que se asoman a las rías gallegas, encontramos evidentes paralelismos entre unas y otras que demuestran una evolución del poblamiento al compás de los avatares producidos en el Atlántico. Es evidente 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, espoleada por la inseguridad que transmite el océano. Surgen o crecen



Mortero de bronce de punta Restelos, uno de los objetos de empleo sanitario descubiertos a bordo de este pecio. Fot: MSC.

poblaciones en el interior de las rías como el Burgo apoyada en la decadencia de Brigantium, Betanzos, Noya, Padrón, Pontevedra, Redondela ya en la ría viguesa, sin olvidar a Vegadeo situada en el fondo de la ría de Ribadeo. Otros asentamientos de menor importancia parecen tener seguir esta tendencia, como son los casos de Ortigueira, Porto Chao en la ría de Vivero, A Pastoriza en el río Sor, Vilarube en el fondo más inaccesible de la ría de Cedeira, Neda en la ría de Ferrol. En el sur encontramos los puertos de Ponte do Porto, Miñor, etc. Estas poblaciones, a medida que se incrementa la seguridad en el mar, 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.

Otros muchos puertos se dedicaban a la pesca o estaban en el interior de las rías, en muchos casos ya casi inhábiles para la navegación, sobre todo aquellos de origen medieval. Todos ellos carentes de importancia estratégica, serán útiles para el esfuerzo de guerra como refugio, como fuente de víveres, embarcaciones menores y tripulantes experimentados para las Flotas y Armadas de su tiempo.

Desde los asentamientos medievales situados en el fondo de las rías, allí donde únicamente la marea alta hacía posible la navegación, defendidos por alertas y fortalezas situados en sus inmediaciones,<sup>682</sup> se pasará a construir puertos fortificados como Baiona, La Coruña o Ferrol que permitan admitir grandes flotas. Se construirán baterías de artillería costeras, fortificaciones y castillos que defiendan los fondeaderos de los puertos más pequeños y más adelante, con las mejoras introducidas en el alcance y precisión de la artillería, se defenderán los aproches a las poblaciones y surgideros, situando las posiciones artilleras cada vez más hacia el exterior, dominando canales y rías.

A partir de este momento estas costas ya no serán sólo sujetos pasivos de la Historia. Los puertos gallegos se convertirán en un frente de batalla frente a las potencias del norte de Europa, a la vez que una retaguardia desde donde se intenta acercar la guerra al norte del continente.

Los puertos y fondeaderos albergan un registro material que, en caso de permanecer inalterado, es fiel reflejo del devenir histórico y de las relaciones establecidas por vía marítima. Son un excelente lugar donde obtener una visión histórica a través de los objetos que se fueron depositando en sus fondos. Al ser puntos de concentración de embarcaciones albergan naufragios que nos ilustran sobre aspectos de historia marítima vinculados a las naves y embarcaciones. Los puertos con tradición histórica y sus aproches multiplican las posibilidades de acumular un registro arqueológico basado en buques naufragados o en elementos materiales o estructuras asociados con el tráfico marítimo.

El estudio del registro arqueológico en los diferentes puertos de la costa gallega ofrece una visión de las relaciones comerciales y de conflicto en este tramo de la costa atlántica europea. Queda de manifiesto la importancia de las relaciones

<sup>682</sup> Encontramos alertas en las inmediaciones de estas villas situadas al interior en Foz, en la punta de Os Cairos o Escairos; Ponte do Porto, en la ría de Camariñas en la Garita de Leis o Talaya; en Ponteceso en el alto de la Facha; en La Coruña en la Torre de Hércules, etc.

comerciales establecidas por esta vía y de la implicación de territorios que abarcarán los cinco continentes desde mediados del siglo XVI.

Las condiciones climatológicas generales en el Atlántico resultan muy favorables para la navegación en tránsito norte sur, siendo muy desfavorables ante las navegaciones en sentido contrario, sobre todo en el verano. Esta condición ha favorecido las ofensivas desde el norte de Europa, lo que conllevó que las costas gallegas se convirtieran en un frente de batalla durante los conflictos desarrollados en Europa a finales del siglo XVI. La aparición de sucesivas Armadas y los preparativos que desde Galicia se realizaron para hostigar el norte de Europa, condicionaron tanto el poblamiento como el desarrollo de esta zona costera.

La sociedad que alumbró a las naves que pelearon por el dominio marítimo en el Atlántico, muestra claramente su naturaleza de sociedad mestiza y compleja en la construcción, armamento y dotación de esos buques. Hemos constatado la presencia de naves sufragadas por armadores ragusanos, tripuladas por marinos y marineros de su nación pero construidas en Italia por maestros de ese origen,<sup>683</sup> artilladas con piezas genovesas y con una guarnición de soldados irlandeses, alemanes, o de cualquier otro origen. El marcar a tales naves como españolas, por actuar bajo los intereses de la monarquía asentada en la península ibérica, puede considerarse cuanto menos inexacto. El esfuerzo militar español en el período comprendido entre el descubrimiento de América y la decadencia de los Austrias, es un asunto multinacional en el que se entrecruzan ya no solo los territorios de los Habsburgo sino también el de sus aliados. No tratamos de la Historia de un solo país, el mar no reconoce naciones, estamos hablando de la Historia de Europa.

La distribución espacial de los naufragios y pecios documentados en el área costera del noroeste peninsular desvela dos áreas definidas de concentración: por una parte las zonas costeras más peligrosas situadas en las inmediaciones de las rutas de navegación y, por otra, los puntos donde confluyen los buques, principalmente en los puertos y sus accesos. Si estos últimos presentan alguna dificultad en algún punto para la navegación, podremos estar seguros de que en algún momento fueron escenario de un naufragio. El tránsito de buques a o desde los numerosos puertos que jalonan esta zona costera se realiza normalmente a través de accesos relativamente angostos. La presencia de la costa y de bajos en sus proximidades constituye una amenaza latente para el tráfico marítimo. Los accidentes producidos han generado a lo largo del tiempo, un registro arqueológico, en su mayor caso desconocido o poco documentado hasta el momento, cuya riqueza sólo somos capaces de aventurar.

Las tareas de protección pendientes en este marco geográfico pasan por proceder a su conocimiento, establecer su situación y estado y elaborar el diagnóstico de los riesgos previsibles que le afectan. Nunca el objetivo de tales actuaciones ha de ser la simple retirada de elementos más o menos llamativos del fondo del mar. Las razones para proceder a la extracción de estructuras u objetos del medio subacuático deben estar fundamentadas en sólidos motivos como son: garantizar la conservación del bien; proceder a su estudio cuando sea imposible bajo el agua; cuando sean elementos ilustrativos de algún aspecto histórico o patrimonial y sean necesarios para la divulgación y que no pueden ser sustituidos por ningún otro medio viable; por último será posible efectuar una extracción cuando el valor artístico e histórico del objeto o estructura sedimentado así lo reclame.

La limitación en la extracción de bienes de procedencia subacuática no debe justificar bajo ningún aspecto la ausencia de estudios que mejoren el conocimiento

<sup>683</sup> Siguiendo modelos e innovaciones españolas e inglesas.

del Patrimonio Cultural Subacuático, el cual debe ser fomentado y exigido a aquellas administraciones encargadas de su gestión.

La tarea pendiente es inmensa, como lo es la riqueza patrimonial que todavía se conserva, pero con las nuevas técnicas de trabajo y de buceo es posible acometerlas con economía de medios, y gastos contenidos, ofreciendo como contrapartida notables resultados tanto desde el punto de vista científico como patrimonial, tal y como queda demostrado con las campañas que hemos desarrollado hasta ahora en el marco geográfico del noroeste peninsular.

Con respecto al estudio y difusión del Patrimonio Cultural Subacuático, resulta llamativa la poca atención que en España ha merecido su estudio, sobre todo el ubicado cronológicamente en momentos postclásicos y sobre todo en Época Moderna. Es quizás este el momento en el que la aportación de nuestro país a la Historia Universal ha sido más decisiva y en una parte muy importante esta contribución se realizó cabalgando sobre las olas, por lo que resulta todavía más llamativo este fenómeno. Una sociedad que descuida su pasado es una sociedad débil. En nuestro caso el estudio de este pasado ubicado mayoritariamente bajo las aguas es una tarea que nos corresponde como país y nación orgullosa de su aportación a la Historia del planeta. Debemos considerar que si no lo hacemos nosotros, nadie lo hará o en todo caso se realizará desde un prisma diferente al nuestro, dejando así campo libre a la manipulación, de lo que tanto sabemos en un país que es sinónimo de Leyenda Negra. Corremos el riesgo de resultar víctimas, de nuevo, de enajenación cultural, en caso de continuar permitiendo que otros actores con diferentes filtros culturales escriban nuestra historia.<sup>684</sup>

España discurre en la actualidad sin rumbo ni política relativa al Patrimonio Cultural Subacuático, sin prestar atención apenas a su protección, ni tan siquiera al situado en nuestras propias costas. Todo ello es debido a la incompetencia, ignorancia y la desidia, consecuencia de carecer de técnicos y profesionales en puestos de decisión en este campo, no tan sólo en el gobierno central, ni tan siquiera en las diferentes comunidades autónomas.

Resulta imprescindible un plan de actuación que establezca las metas a las que deseamos llegar en el estudio de nuestro Patrimonio Cultural Subacuático. A la vez es necesario crear una infraestructura técnica que abarque no únicamente el trabajo de campo en el medio subacuático, sino que permita las tareas previas de investigación sobre ese Patrimonio y la conservación del mismo, tanto si se encuentra en el medio marítimo como en el aéreo. Se deben establecer mecanismos que permitan una diferenciación clara entre las tareas desarrolladas por técnicos y científicos, que descargue a estos últimos de la complejidad legislativa y normativa que lastra a las diferentes técnicas y disciplinas náuticas y subacuáticas imprescindibles en la práctica de la Arqueología Subacuática en nuestro país.

Es preciso divulgar los (escasos) proyectos desarrollados en nuestro país, el público debe conocer la importancia de esta disciplina. Sin embargo hemos de ser muy conservadores respecto a los objetivos y la forma de obtenerlos, <<no saquemos más problemas si están bajo el agua>>, los recursos son escasos y debieran aplicarse con inteligencia, allí donde más necesarios son y donde los beneficios - por supuesto, no sólo los económicos - creados lo justifiquen. Cualquier iniciativa sobre el Patrimonio

<sup>684</sup> La serie de sandeces escritas por autores anglosajones con respecto a la llamada por ellos - y plenamente asumida desde esta trinchera cultural - Armada Invencible es un claro ejemplo de ello.



Cultural Subacuático debe tener muy claro la dimensión ética y deontológica de la intervención.

Las actuaciones en el medio subacuático precisan de la continuidad económica y temporal que faciliten el desarrollo de carreras profesionales en la disciplina. El grado de profesionalidad sólo podrá implementarse con actuaciones continuas y que perduren en el tiempo. Terminaremos así con una de las principales lacras que lastran la disciplina: la falta de profesionalidad científica que lleva en ocasiones a confundir la técnica con la ciencia. Es imprescindible sacudir de una vez esa visión deportiva que todavía existe respecto a la Arqueología Subacuática en determinados ámbitos.<sup>685</sup> Es imprescindible visibilizar y normalizar la formación de los científicos encargados de la Arqueología Subacuática en nuestro país. Es el momento de la inteligencia, superando de una vez la fase deportiva y voluntarista.

Es imposible proteger aquello que se desconoce. El primer paso para abordar los retos que afronta la protección del Patrimonio Subacuático pasa por establecer la situación y factores de riesgo que afectan a cada uno de los yacimientos. La realización de inventarios que incluyan una diagnosis de su estado y de los riesgos que afronta debe ser la prioridad en cualquier iniciativa respecto al Patrimonio Cultural Subacuático.

Los trabajos de inventario desarrollados por nosotros para la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia, junto con los hallazgos casuales, además de las fuentes bibliográficas, archivos, etc., nos ofrecen una panoplia de yacimientos de finales del siglo XVI que abarcan a numerosas naciones europeas, desde Ragusa (Croacia), Génova, Inglaterra, Francia, Alemania, Portugal, etc. Entre todo el riquísimo Patrimonio Cultural que hemos tenido ocasión de estudiar, destaca el pecio del <<Galeón de Ribadeo>> el supuesto San Giacomo de Galizia (*Santiago de Galicia*). Este pecio conserva valiosa información acerca de la construcción naval y la vida a bordo de los buques militares de la época. Tal como vimos más arriba, este proceso histórico es de capital trascendencia en el estudio de la historia naval mundial, pues será a partir de los avances en la arquitectura naval hispano-portuguesa de ese siglo, cuando se produce el despegue marítimo europeo que a la postre permitió a este continente dominar el planeta en los últimos quinientos años. Hemos de recordar que han sido muy pocas las ocasiones en las que se han podido estudiar embarcaciones ibéricas (o a su servicio) de la época, y nunca en este estado de conservación ni de esta categoría. Otros pecios han sido detectados y documentados en las costas de Galicia, aunque no en el buen estado de conservación que presenta el de Ribadeo. Nos encontramos ante un hallazgo singular, de interés, tanto patrimonial como científico.<sup>686</sup> Otras sociedades aún con yacimientos de menor entidad que el aquí localizado, sí abordaron esta tarea.<sup>687</sup> Nos crea una profunda desazón no poder aprovechar la oportunidad de proceder al estudio integral de un yacimiento como éste, que, si profundizáramos en su conocimiento, ofrecería una magnífica oportunidad para el avance de la historia naval de nuestro país. Estamos seguros de que en un futuro hemos de lamentar haber dejado pasar la ocasión de proceder al menos al estudio de semejante regalo que la Historia nos ha legado en la ría de Ribadeo. Su estado de conservación es preocupante, por lo que es necesario tomar

<sup>685</sup> En mi experiencia personal he constatado este hecho sobre todo en la relación con las administraciones públicas y el público en general.

<sup>686</sup> Muy pocas veces, en todo el planeta, se ha podido excavar y por lo tanto conocer, un buque español de esta época, sin duda los más avanzados de su tiempo y los que pusieron las bases para la construcción naval de los siguientes 200 años en todo el mundo.

<sup>687</sup> Recordar el trabajo fundamental realizado por Parques de Canadá sobre el pecio del galeón español San Juan. Otro pecio ibérico magníficamente estudiado y actualmente en proceso de estudio previo a su exposición es el de Newport Ship en Gran Bretaña.

medidas urgentes que garanticen al menos su conservación. Hemos de recomendar encarecidamente acometer, al menos, la protección integral de este yacimiento único, para el caso de que en un futuro generaciones más formadas y con mejor ánimo en lo que respecta al conocimiento y promoción de su propio pasado, asuman la tarea que la nuestra soslaya.

Los avances técnicos de las últimas décadas han proporcionado una enorme panoplia de recursos puestos a disposición de esta disciplina. Campos como el posicionamiento, planimetría digital, el registro gráfico a través de fotografías y diferentes tipos de escáneres, las nuevas técnicas de buceo y el acceso a parajes cada vez más profundos, han evolucionado de manera acelerada y aparentemente imparable. Todo esfuerzo en el estudio y protección del Patrimonio Cultural Subacuático debe de abordarse con una amplia mentalidad interdisciplinar. Creemos haber sido capaces de demostrar que si se quisiera avanzar en esta tarea, las aguas que rodean a la antigua tierra de los kallaikoí (García y Bellido 1986), nos ofrecerían una panoplia de yacimientos inabarcable. La desidia actual en la que se mantiene a esta riqueza merma capacidades técnicas, culturales y seguro que también económicas en una tierra harta de aguardar por oportunidades de desarrollo.

Las medidas de protección, distan mucho de ser las adecuadas. La falta de una estructura en Galicia implicada en la protección del Patrimonio Subacuático, impide la supervisión y control a lo largo del tiempo del recurso cultural que atesoran los fondos marinos en Galicia. Es necesario demostrar que los gallegos, depositarios de un legado que pertenece a toda la humanidad, estamos a la altura de una responsabilidad que debemos de interpretar a la vez como una oportunidad de desarrollo en el ámbito cultural. Lo contrario significará que una vez más somos incapaces de situarnos a la altura de nuestras circunstancias.

## 12.-BIBLIOGRAFÍA

Abascal Palazón, Juan Manuel. «Cornide y las inscripciones de la Torre de Hércules.» Torre de Hércules: Finis Terrae Lux. La Coruña: Ayuntamiento de La Coruña, 2008. 9-20.

Abilleira Crespo, Yago. «El galeón San Jerónimo (octubre de 1576 (sic) y su polémica excavación.» Revista General de Marina, 2016: 25-36.

Adlard Coles, K. N., y A. Black. North Biscay pilot. Brest to La Gironde. Londres: Adlard Coles Ltd., 1970.

Agar, Luis de. Diccionario ilustrado de los pertrechos de guerra y demás efectos pertenecientes al material de artillería. Madrid, 1866.

Alejandro, Mirabal. «Interim report on underwater archaeological excavations off the Island of Mozambique and Mogincual, from March to November 2006. .» Informe mecanografiado, s.f.

Allegue Martínez, Ramón, y Ramón Allegue Barreiro. Mar Tenebroso, A costa da morte do sol. Vigo: Gamesal, 1996.

Almansa y Mendoza, Andrés de. Vitoria que los monges del Monasterio de Nuestra Señora de Oya de la Orden de Cistel, tuvieron contra cinco navios de turcos, que davan caça a dos naos portuguesas, y una francesa. Sevilla: Francisco de Lyra, 1624.

Almeida Iglesias, Eduardo. «Notas sobre navegación y tráfico en los puertos del sur de Galicia.» El Museo de Pontevedra Nº XLIX, 1995.

Alonso Rodríguez, N., y V. Y Jiménez Chaparro, J. I. (Coors.) Alvarez Martínez. «Historia y Arqueología en el Litoral del Arco Atlántico.» I Symposium Internacional Gentes del Mar. Pola de Siero, 2012. 217 - 231.

Alonso Romero, Fernando. Historia, leyendas y creencias de Finisterre. Betanzos: Briga, 2002.

Alves, Francisco J. S. O navio português do século XVI de Oranjemund, Namíbia. Relatório das missões de 2008 e 2009. Trabalhos da DANS 45. Lisboa: Ministerio da Cultura, 2009.

Alzaga García, Milagros, y Carmen García Rivera. «El blog de la Consejería de Cultura.» 23 de noviembre de 2015. <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/blog/proyecto-delta-la-proteccion-e-investigacion-del-patrimonio-arqueologico-subacuatico/> (último acceso: 25 de noviembre de 2015).

Amor Meilán, Manuel. Geografía general del Reino de Galicia, Provincia de Lugo. Barcelona: Alberto Martín, 1928.

Anca Alamillo, Alejandro, y Lino J. Pazos Pérez. Naufragios de la Armada Española. Madrid: Real de Catorce, 2006.

Anónimo. «De Vigo, a 10 de julio de 1677.» Gazeta ordinaria de Madrid, Nº 5, 24 de Julio de 1677: 16.

Anónimo. «Relación de las armas y municiones y otros pertrechos que son menester para El Armada del mar oçeano.» Lisboa, 26 de Marzo de 1596.

Anónimo. Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V. II, Felipe II. Los ingenios y las máquinas. Ingeniería y obras públicas en la época de Felipe. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998.

Anónimo. Vera relazione delle caracche, galeoni e navi pofte in Mare fecondo la urgenze nel Dominio e Stato dell' Eccelentiss. Repubblica di Ragusa Cominciando dall' Anno 1584 infino all' Anno 1654. Macerata: Eredi del Pannelli Stamp. del S. Offizio, 1728.

Apestegui, Cruz. «Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización.» International Symposium on Archaeology of medieval and modern hsips of Iberian-Atlantic tradition. Lisboa: Instituto Portugues de Arqueologia, 1998. 163-212.

«Archivo del Museo Naval. MS. 2518, doc. 52 de la Colección "González-Aller".» Revista de Historia Naval número 51, 1995.

Arias Jordán, Cristina. «Las incursiones vikingas en la Península Ibérica.» uam.es. s.f. [http://uam.es/personal\\_pdi/filoyletras/afuen/trabajos/trabajos\\_generales/Arias%20Jordan,%20Cristina%20-%20vikingos\\_pi.pdf](http://uam.es/personal_pdi/filoyletras/afuen/trabajos/trabajos_generales/Arias%20Jordan,%20Cristina%20-%20vikingos_pi.pdf) (último acceso: 10 de Enero de 2016).

armada15001900. s.f. <http://www.armada15001900.net/> (último acceso: 3 de Junio de 2015).

Aubin, Nicolas. Dictionaire de marine contenant les termes de la navigation et de la architecture navale. Amsterdam: Pierre Brunel, 1702.

Azuar Ruiz, Rafael (Co.), José Lajara Martín, Omar Inglese Carreras, y Roberto Ferrer Carrión. Guía del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Alicante. Alicante: MARQ, Diputación de Alicante, 2013.

Baker, W. «El casco.» En Las artes de la mar, de VVAA, 19-68. Barcelona: Blume, 1966.

Balil, Alberto. «¿Restos de un puerto romano en La Coruña?» Brigantium 1, 1980: 167-171.

Ballard, Robert, y otros. «The discovery of ancient History in the deep sea using advanced deep submergence technology. » Deep Sea Research I 47, 2000: 1591-1620.

Ballard, Robert. «Seaching for ancient shipwrecks in the Deep Sea.» En Archaeological Oceanography, de Ballard Robert (ed), 132-147. Princeton: Princeton University Press, 2008.

Baña Heim, José. Costa de la Muerte, historia y anecdotario de sus naufragios. La Coruña: Venus, 1980.

Barado, Francisco. Museo militar, Historia del Ejército Español. Barcelona: Manuel Soler, ca. 1885.



Barjot, Pierre, y Jean Savant. *Historia Mundial de la Marina*. Madrid: Continente-Hachette, 1965.

Barreda y Ferrer de la Vega, Fernando. *La Marina Cántabra*. Santander: Diputación Provincial de Santander, 1968.

Barreiro Fernández, José Ramón. *Historia de la ciudad de La Coruña*. La Coruña: Biblioteca Gallega, 1986.

Bass, George F. *Bajo los siete mares*. Singapur: Blume, 2006.

Bass, George F. *Ships and shipwrecks of the Americas*. Toledo: Thames and Hudson, 1996.

Bathe, Basil W. «Lastre, carga y estiba.» En *Enciclopedia ilustrada de la navegación a vela*, 128-133. Barcelona: Planeta, 1982.

Bello Diéguez, José María. «Brigantium y su faro. Contextos arqueológicos en la ciudad de A Coruña.» *Torre de Hércules: Finis Terrae Lux*. La Coruña: Ayuntamiento de LA Coruña, 2008. 41-66.

Bello Diéguez, José María. *La Coruña romana y alto medieval*. La Coruña: Vía Láctea, 1994.

Bello Diéguez, José María. *Memoria técnica da intervención arqueolóxica no castro de Elviña, A Coruña*. La Coruña: Ayuntamiento de La Coruña, 2010.

Bello Diéguez, José María, Jorge Sanjurjo Sánchez, y Daniel Fernández Mosquera. «Los niveles medievales de la Torre de Hércules: Caracterización arqueológica y datación mediante TL y OSL.» *Férvedes V*, 2008: 453-464.

Bello Diéguez, José María, Miguel San Claudio Santa Cruz, y Xoan Luis Vázquez Gómez. «Una estructura hidráulica y su contexto en La Coruña romana.» *Congreso Nacional de Arqueología*. Vigo: Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Dirección Xeral de Patrimonio Histórico e Documental, 1993.

Bello Diéguez, José María, y Alfredo Vigo Trasancos. *Ciudad y Torre, Roma y la Ilustración en La Coruña*. La Coruña, 1991.

Bello Diéguez, José María, y Emilio Ramil González. «Bares, una aproximación arqueológica.» *quotidianum.blogalia.com*. 2006. [http://issuu.com/jmbello7/docs/sintesis\\_bares\\_061113\\_completa/3?e=6266444/3625534](http://issuu.com/jmbello7/docs/sintesis_bares_061113_completa/3?e=6266444/3625534) (último acceso: 3 de Enero de 2016).

Benito Domínguez, Ana María. «Aproximación a la historia de las anclas líticas a partir de las recuperadas en la costa gipuzkoana.» *Itsas Memoria - Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, 2000: 665-684.

Bernal Casasola, Darío. «El blog de la Consejería de Cultura.» 28 de Diciembre de 2015. <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/blog/ballenas-salazones-y-baelo-claudia/> (último acceso: 30 de Diciembre de 2015).

Bernáldez-Sánchez, Eloísa, y otros. «Proyecto Delta: un retazo de la vida cotidiana en la bahía de Cádiz.» *Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española*, 2013 Cartagena. Cádiz: UCA, 2014. 355-363.

- Binford, Lewis R. En busca del pasado. Barcelona: Crítica, 1988.
- Birch, Steven, y D. M. Mc Elvogue. «La Lavia, La Juliana and the Santa Maria de Vison: three Spanish Armada transports lost off Streedagh.» *The International Journal of Nautical Archaeology*, 1999: 265-276.
- Blake, C. and Maggs, C.A. «Comparative growth rates and internal banding periodicity of maerl species (Corallinales, Rhodophyta) from northern Europe.» *Phycologia* 42, 2003: 606-612.
- Blanco, Xabier R. «Los piratas vuelven a Fisterra.» *El País*, 16 de Mayo de 2008.
- Blánquez, Juan, Roldán Gómez, Lourdes, Martínez Lillo, Sergio, Julio Martínez Maganto, F. Sáez, y D. Bernal. Carta arqueológica subacuática de la Costa de Almería. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1998.
- Bonifacio, Carlos. Galeones con tesoros. Dónde están hundidos. Qué llevaban. Brenes: Muñoz Moya. Editores Extremeños, 2007.
- Bradford, Ernle. The story of the Mary Rose. Nueva York: W. W. Norton & Co., 1982.
- Brady, Karl. Shipwreck inventory of Ireland, Louth, Meath, Dublin and Wicklow. Dublin: Stationary Office, 2008.
- Brandon, Robin. South Biscay Pilot, The Gironde Estuary to La Coruña. Londres: Adlar Coles, 1971.
- Brown, Ruth R. «A jewel of great value: english iron gunfounding and its rivals, 1550-1650.» *Ships and guns*. Venecia: Oxbow, 2011. 98-105.
- Buceta Bruneti, Gonzalo. «Tratamentos de conservación dunha áncora do almirantazgo 02.B.085.2008.001.» 2007.
- C, N. «El puerto de Vigo.» *La Correspondencia de España*., 14 de Abril de 1920: 4.
- Caamaño Bournacell, José. Cambados a la luz de la historia. Santiago: Tipografía Paredes, 1933.
- Calizzano, Carlo. El gran libro de las armas blancas. Barcelona: Editorial de Vecchi, 1990.
- Calvar Gross, Jorge, De Dueñas Fontán, Marcelino, González-Aller Hierro, José Ignacio, Mérida Valverde, M<sup>a</sup> Del Campo. La batalla del mar Océano. Madrid: Turner, 1993.
- Campos Calvo-Sotelo, Juan. Náufragos de antaño. Barcelona: Juventud, 2002.
- Canoura Quintana, Andrés. A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2002.
- Carlos Nores Quesada, Carlos, y José Antonio Pis Millán. «Determinación de la escápula de ballena encontrada en La Campa Torres.» En *El castro de La Campa Torres: período prerromano*, de José Luis Maya y Francisco Cuesta Toribio, 349-354. 2001.

Carré Aldao, Emilio. Geografía General del Reino de Galicia. Barcelona: A. Martín, 1936.

Carré Aldao, Eugenio. Geografía General del reino de Galicia, Provincia de La Coruña. Barcelona: Alberto Martín, 1936.

Carré Alvarellos, leandro. Diccionario galego-castelán. Igol, 1984.

Carré, Dominique, y Jean-Paul Desroches. Le San Diego, Un trésor sous la mer. París: Reunion des Musées Nationaux, 1994.

Carro Otero, Xosé. «Xacemento Antropo-Arqueolóxico de Adro Vello.» Arqueoloxía, Informes I, Campaña 1987, 1987: 86-92.

Casabán Banaclocha, José Luis. «El pecio de Ribadeo: ¿un galeón mediterráneo?» Espejo de navegantes. 19 de Agosto de 2015. <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2015/08/19/el-pecio-de-ribadeo-un-galeon-mediterraneo/> (último acceso: 8 de Noviembre de 2015).

Casabán Banaclocha, José Luis. «The Wreck of the ‘Apostle’ San Bartolomé (1597). » The Mariner's Mirror. Nº 102, 2, 2016: 206.

Casado Soto, José Luis. «Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispana.» Cuadernos de Historia Moderna, 2006: 15-53.

—. Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588. Madrid: San Martín, 1988.

—. «Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna.» Madrid: Actas, 2003. 11-14.

Castro, Filipe. (2015).

—. «Com. pers.» s.f.

Castro, Filipe, y Nuno Fonseca. «Nau de Sao Juliao da Barra, balanço de una decada de investigação.» En O Tempo Resgatado ao Mar, 123-132. 2014.

Castropol. «castropol.blogia.» 27 de febrero de 2008. <http://castropol.blogia.com/2008/022701-plano-de-la-ria-del-ano-1605.php> (último acceso: 11 de 24 de 2012).

Castroviejo, José María. Apariciones en Galicia. Santiago de Compostela: Porto y cía, Editores, 1950.

—. Galicia, Guía espiritual de una tierra. Madrid: Espasa-Calpe, 1960.

Ceram, C. W., y Peter Lyon. «The blue museum. » Horizon, 1958, Vol. 1, N.º 2: 66-78.

Cerezo Martínez, Ricardo. «La táctica naval en el siglo XVI. Introducción y tácticas.» Revista de Historia Naval, 1983.

—. Las armadas de Felipe II. Madrid: San Martín, 1988.

Chamoso Lamas, Manuel. «Prólogo.» En *Historia y tipología arquitectónica de las defensas de Galicia*, de Juan A. Rodríguez-Villasante Prieto, 7-12. Sada: Ediciós do Castro, 1984.

Childs, Wendy R. «English ships and the pilgrim route to Santiago. » *II Congreso internacional de estudios jacobeos*. Ferrol, 1996. 79-91.

Chíobháin, Delia Ní. «The Armament. » En *The Gresham Ship Project, a 16th-Century Merchantman Wrecked in the Princes Channel, Thames Estuary*, de Jensand Auer y Thijs J. Maarleveld, 47-55. 2014: NAutical Archaeology Society, 2014.

Chirikure, S., Sinamai, A., Goagoses, E., Mubusisil, M. & Ndoro, W. 2010. «Maritime Archaeology and Trans-Oceanic Trade: A Case Study of the Oranjemund Shipwreck Cargo, Namibia.» *Journal of Maritime Archaeology*, 5, 2010: 37-55.

Coello Lillo, Juan Luis. *Buques de la Armada Española. La ayuda americana y el programa de modernización*. Madrid: Aguilar, 1997.

Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. Informe técnico S-12/2013. Embarrancada y posterior hundimiento de la embarcación de pesca Nova Antonia el 24 de enero de 2013 en las inmediaciones de Punta Castrelius en Ribadeo (Lugo). Informe técnico, Madrid: Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica, Ministerio de Fomento, 2013.

Conde, José Antonio. *Historia de la dominación de los árabes en España*. Madrid: Imprenta que fue de García, 1820.

Connan J., Maurin B., Long L., & Sebire H. d. «Identification of pitch and conifer resin in archaeological samples from the Sanguinet lake (Landes, France): export of pitch on the Atlantic ocean during the Gallo-Roman perio. » *Revue d'archéometrie*, 2001.

Cornide, José. *Descripción circunstanciada de la costa de Galicia, y raya por donde confina con el inmediato reino de Portugal*. Hecha en el año de 1764. Sada, La Coruña: Ediciós do Castro, 1991.

Crespo Liñeiro, Ignacio, David Fernández Abella, y David Santos Hernández. «El pecio de Xove: arqueología del comercio marítimo en la Europa del Siglo XVI.» *Gentes del mar. Historia y arqueología en el litoral del Arco Atlántico*. Pola de Siero, 2012. 217-231.

Cucari, Attilio. *Veleros de todo el mundo. Desde el año 1200 hasta hoy*. Madrid: Espasa Calpe, 1978.

Cunningham Dobson, Neil, y otros. «The HMS Sussex shipwreck project (Site E-82) preliminary report. » En *Deep-Sea shipwrecks in the English Channel, Straits of Gibraltar & Atlantic Ocean*, Greg Stemm y Kingsley Sean, 159-191. Oxford: Oxbow Books, 2010.

Cussler, Clive, y Craig Dirgo. *Exploradores del mar*. Barcelona: Plaza y Janés, 1997.

Deagan, Kathleen. *Artifacts of the Spanish colonies of Florida and the Caribbean, 1500-1800*. Washington: Smithsonian Institution Press, 2002.



Delgado Iribarren, José Ángel S.J. Jesuítas en campaña. Cuatro siglos al servicio de la Historia. Madrid: Studium, 1956.

Desconocido. «Tratado de fundicion de artillería de bronce que se ha fundido en España.» Ca.1594.

Díaz, Cesáreo. «Bao.» En Enciclopedia General del Mar, de José María Martínez-Hidalgo y Terán, T I-567. Barcelona: Garriga, 1957.

Díaz, Cesáreo, y José María Martínez-Hidalgo y Terán. «Cubierta.» En Enciclopedia General del Mar, de José María Martínez-Hidalgo y Terán, 536-539. Barcelona: Garriga, 1957.

Dirección de Hidrografía. Derrotero de la costa septentrional de España. Parte primera, que comprende desde el puerto de La Coruña hasta el de Gijón. Madrid: Imprenta Nacional, 1860.

Dirección Xeral de Patrimonio. «02B.027.90.001.» Santiago de Compostela: Archivo, 1990.

Dolínek, Vladimír. Enciclopedia ilustrada de las armas de fuego antiguas. Madrid: Susaeta, 1998.

Domínguez Delmás, Marta, y Ignacio García González. Dendrochronological research of samples from the Ribadeo shipwreck (Galicia, Spain); Report nr: 2015005. Informe de laboratorio., Lugo: Universidad de SANTIAGO de Compostela; Escola Politécnica Superior, Dep. Botánica, Campus de Lugo, 2015.

Dueñas Fontán, Marcelino de. «Unidades de medida y cuenta.» En La batalla del Mar Océano vol. V, de José Ignacio González-Aller Hierro, MARcelino de Dueñas Fontán, Jorge Calvar Gross y María del Campo Mérida Valverde, 23-45. Madrid: Ministerio de Defensa - Armada Española, 2015.

Duivenvoorde (van), Wendy. «The Use of Copper and Lead Sheathing in VOC Shipbuilding.» The International Journal of Nautical Archaeology, 2015: 349-361.

Echegaray, González. Naufragios en la costa de Cantabria. Santander: Estudio, 2004.

Elliott, John. En busca de la historia atlántica. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001.

Erias Martínez, Alfredo, y José María Veiga Ferreira. «Betanzos y su provincia en la época del Emperador Carlos V.» Anuario Brigantino, N° 25, 2002: 181-260.

Escalante de Mendoza, Johan de. «Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575).» En A la mar, madera, de Fernández Duro, 413-515. Valladolid: Maxtor, 1880.

Espinosa, Andrés de. «Las preguntas que hizo Andres de Fspinosa, artillero mayor por Su Majestad, a un discípulo suyo para desaminalle.» Ca.1575.

Esteban Ribas, Alberto Raúl, y Tomás San Clemente de Mingo. La batalla de Kinsale. Zaragoza: HRM, 2013.

Eterovich, Adam S. «www.croatians.com. » SIR FRANCIS DRAKE VOYAGE TO CALIFORNIA IN 1579. 11 de 03 de 2013. <http://www.croatia.org/crown/croatians/www.croatians.com/DISCOVERY-DRAKE%20and%20CROATIA.htm> (último acceso: 02 de 07 de 2014).

F. Javier López Martín, 5-11-2015. «Informe preliminar de cuatro piezas en punta Restelos y punta do Diñeiro, Finisterre, Galicia.» Consulta, 2015.

Fariña Guitián, Francisco. Historia de la navegación. Madrid: Comisariado Marítimo Español, 1950.

Fernández Abella, David. «Anclas líticas de tres agujeros en Galicia.» I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española. Cartagena: Ministerio de Cultura, 2013. 836-844.

—. «Prospección arqueológica subacuática de la ensenada de Cariño (Ferrol, A Coruña).» I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española. Cartagena: Ministerio de Cultura, 2013. 821-835.

Fernández de la Cigona Núñez, Estanislao. Illas de Ons e Sálvora: historia natural e humana ; e outros traballos. Vigo: Asociación Gallega para la Cultura y la Ecología, 1989.

Fernández de Navarrete, Martín. «Relación de la Fábrica de doze galeones de guerra de la escuadra Yllirica de Pedro de Ivella.» s.f.

Fernández Duro, Cesáreo. A la mar madera. Libro quinto de las disquisiciones náuticas (edi. Facs.). Valladolid: Maxtor, 2007.

—. Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón. Madrid, 1895-1903.

—. «Centenario tercero de D. Álvaro de Bazán , marqués de Santa Cruz.» Boletín de la Real Academia de la Historia. Tomo 12., 1888.

—. La Armada Invencible. Madrid, 1884.

—. Naufragios de la Armada Española. Madrid: Estrada, Díaz y López, 1867.

Fernández Ochoa, Carmen, Ángel Morillo Cerdán, y Ángel Villa Valdés. «La torre de Augusto en la Campa Torres (Gijón, Asturias). Las antiguas excavaciones y el epígrafe de Calpurnio Pisón.» Archivo español de arqueología, 2005: 129-146.

Fernández Ochoa, Carmen, y Ángel Morillo. «Oceanus Hispanus: Navegación y comercio a orillas del Atlántico en Época Romana.» En O irado mar Atlántico, de Rui Morais, Helena Granja y Ángel Morillo Cerdán, 57-98. Braga: Sersilto, 2013.

Fernández Ochoa, Carmen, y Morillo Cerdán. De Brigantium a Oiasso. Madrid: Foro, 1994.

Fernández Vega, Laura. «Relaciones de la Real Audiencia de Galicia con los concejos de La Coruña y Santiago durante el siglo XVI.» Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, 1972-73: 39-57.

Fernández Vega, Laura. «Relaciones de la Real Audiencia de Galicia con los concejos de La Coruña y Santiago durante el siglo XVI. La Coruña.» Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, Nº 8 y 9., 1972-1973.

Fernández Vial, Ignacio. «Estudio preliminar, el capitán Alonso de Contreras.» En Derrotero universal del Mediterráneo, de Alonso de Contreras, 11-49. Málaga: Algazara, 1996.

Ferreira Priegue, Elisa M<sup>a</sup>. Galicia en el comercio marítimo medieval. La Coruña: Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1988.

Flórez, Enrique. España Sagrada. Madrid: Antonio Marín, 1764.

Flórez, Juan. Relación histórica del sitio puesto por los yngleses á la ciudad de La Coruña en 4 de mayo de 1589. La Coruña: Puga, 1850.

Folgueira, Victoria, y Miguel San Claudio. «La extracción de cloruros mediante polarización catódica. Tratamiento de tres piezas de artillería del pecio de Ribadeo.» Metalespaña, 2015: 1-7.

Fonseca, Luís José Torres Falcão da. A escuadra Ilírica no mar Oceano (1595-1598). Trabajo de Máster en Historia, Lisboa: Universidad de Lisboa, 2005.

Frías, Duque de. «Algunas noticias del Reino de Galicia, durante el mando en él de don Luis Carrillo de Toledo de 1596 a 1605.» Revista José Cornide de estudios coruñeses, 1969-1970: 67-100.

Frías, Duque de. «Gobierno de Galicia por don Luis Carrillo de Toledo en tiempos del rey Felipe III, años de 1598-1605.» Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses Nº 8-9, 1972-73: 67-100.

Gaceta de Madrid Marín. «Marín, en Galicia.» 3 de Enero de 1788.

Garay Unibaso, Francisco. Correos Marítimos españoles, Vol I, pág127. Bilbao: Mensajero, 1987.

García de Palacio, Diego. Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos. México: Pedro Ocharte, 1587.

García Echegoyen, Fernando José. El misterio del Valbanera (desaparición y naufragio). Madrid: Aguilar, 1997.

García Oro, José. «El Ferrol y la defensa de Galicia (1520-1603).» Estudios Mindonienses, 13, 1997.

García y Bellido, Antonio. España y los españoles hace dos mil años. Madrid: Espasa-Calpe, 1986.

García, Catarina, y Paulo Monteiro. «The excavation and dismantling of Angra D, a probable Iberian seagoing ship, Angra bay, Terceira island, Azores, Portugal. Preliminary assesment.» International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition. Lisboa: Instituto Portugues de Arqueologia, 2001. 431-447.

García, Juan Patricio. «Plano de la ría de Bares.» Manuscrito, Septiembre de 1787.

García-Torralba Pérez, Enrique. «Las fragatas de vela de la Armada Española 1600-1850.» 2013.

Garrido Martínez, Clara Eugenia, y Rosario Valdés Blanco-Rajoy. «Prospección subacuática da ría de A Coruña: a Bahía de A Coruña.» *Arqueoloxía Informes*: 2, 1984: 263-267.

Garrido Martínez, Clara Eugenia, y Rosario Valdés Blanco-Rajoy. «Prospección subacuática da ría de A Coruña: ensenada de Mera.» *Arqueoloxía Informes*: 2, 1984: 251-257.

Gelcich, G. I conti di Tuhelj. Contributo a la Storia de la Marina Dalmata. Ragusa: Tipografia de Carlo Pretner, 1890.

GFMS Limited. «Gold Survey 2006.» Económico, Londres, 2006.

Gianni Ridella, Renato, entrevista de MSC. Stone shot (21 de mayo de 2016).

Gianni Ridella, Renato, Miguel San Claudio, Casabán, y José Luis. «A 16th-century bronze cannon from Naples in the Punta Restelos wreck-site and other Neapolitan pieces from the seas of the world. » *Guns from the sea III*. Portsmouth, 2015.

Gil Fernández, Juan. «151-188.» En *Cronicas asturianas*, de Juan Gil Fernández, José L. Moralejo y Juan I. Ruiz de la Peña, 151-188. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1985.

Glover, Winifred. «The gold of the Girona. » s.f.

Goddio, Frank (Ed.). *Tesoros sumergidos de Egipto*. Prestel, 2008.

Goggin, John. «The Spanish Olive Jar: An introductory study. » Editado por Yale University Press. *Yale University Publications in Anthropology*, Nº 62, 1960.

Gómez - Centurión Jiménez, C. «Los orígenes del contrabando holandés en España durante el reinado de Felipe II.» *Revista de Historia Naval*, 1983: 123 - 137.

González de San Millán, Gaspar. *Tratado de artillería*. s.f.

González Fernández, Alberto. «02B.027.90.001.» *Informe de hallazgo*, 1990.

González Fernández, Alberto. *Com. pers.* (s.f.).

González Fernández, Alberto. «Denuncia achado canón ría de Ferrol. 02B.027.91001.» *Informe intervención arqueológica*, 1990.

González Fernández, Juan Miguel. «Vigo na Idade Moderna.» En *Historia de Vigo*, de Antonio de la Peña Santos, Rafael Sánchez Bargiela, Juan Miguel González Fernández y Domingo Rodríguez Teijeiro, 172-258. La Coruña: Vía Láctea, 1999.

González Fernández, Xosé Manuel. *Naufraxios no mar de Vigo (1854-1964)*; *Caderniños do Instituto de Chapela*. Nº 2. Vigo: Vicus, 1999.

González Garcés, Miguel. «Entrada de los Reyes Católicos en La Coruña, la primera representación teatral.» *Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, Nº 23, 1987.



González López, Emilio. La Galicia de los Austrias. Instituto Padre Sarmiento de Estudios Galegos, 1980.

—. El alba flor de lis, Galicia en los reinados de Felipe V, Luis I y Fernando VI. Sada, La Coruña: Ediciones del Castro, 1978.

González López, Emilio. Los políticos gallegos en la Corte de España y la convivencia europea. Vigo: Galaxia, 1969.

González López, Emilio. Siempre de negro. Vigo: Galaxia, 1970.

Gonzalez-Alemparte Fernandez, J. M. Crónicas Históricas de las islas Cíes. Betanzos: Briga Edicións, 2003.

Gonzalez-Aller Hierro, José Ignacio, Marcelino de Dueñas Fontán, Jorge Calvar Gross, y María del Campo Mérida Valverde. La Batalla del Mar Océano, Vol. V. Madrid, 2015.

González-Aller Hierro, José Ignacio. Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid. Madrid: Ministerio de Defensa, 1996.

González-Aller Hierro, José Ignacio. «Extracto del historial de la nave La Regazona, capitana de la Escuadra Levantisca en la Gran Armada de 1588.» Revista de Historia Naval, 2013: 9-27.

González-Aller Hierro, José Ignacio. «Las galeras en La Gran Armada de 1588.» Revista de Historia Naval, 2010: 53-74.

González-Aller Hierro, José Ignacio. «Resumen del historial de los navíos españoles que participaron en la Jornada de Inglaterra de 1588.» En La batalla del Mar Océano., de José Ignacio González-Aller Hierro, Marcelino de Dueñas Fontán, Jorge Calvar Gross y María del Campo Mérida VALverde, 151-359. Madrid: Ministerio de Defensa - Armada Española, 2015.

Goodman, David. El poderío naval español. Barcelona: Ediciones Península, 2001.

Gorrochategui Santos, Luis. «Cañones de la Invencible aflor de agua.» Revista internacional del Patrimonio Histórico Nº 10, 2008: 10-12.

—. Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra. Madrid: Ministerio de Defensa, 2011.

Gracia Rivas, M. «En el IV Centenario del fallecimiento de Pedro Zubiaur, un marino vasco del siglo XVI.» Itsas Memoria, 2006: 157-171.

Gracia Rivas, Manuel. «Aportación al estudio económico de la Gran Armada. Las libranzas del pagador Juan de Huerta, en Lisboa.» Revista de Historia Naval, Nº 13, 1986: 51-78.

—. «La asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la religión.» XXI Jornadas de Historia Marítima. Madrid: Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001. 15-28.

Granados Loureda, Juan A. «Un arsenal para el rey; Ferrol en el Antiguo Régimen (SS. XVI-XVIII).» Nalgures, Tomo VII, 2011: 55-170.

Grupo de Trabajo del Comité de Coordinación Técnica del Consejo del Patrimonio Histórico. Libro verde, Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español. Cartagena: Ministerio de Cultura, 2009.

Guardia, Ricardo de la. Datos para un cronicón de la Marina Guerra de España. Ferrol: El Correo Gallego, 1914.

Guirao de Vierna, Angel. «España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración.» España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración: I Jornadas de historia marítima. Madrid: Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989. 97-112.

Haeften, Dietrich V. Cómo afrontar los temporales. Tercera. Madrid: Ediciones Tutor, 2003.

Hague, Douglas B., y Rosemary Christie. Lighthouses: their architecture, history and archaeology. Llandysul: Gomer Press, 1975.

Hall, James. A Journey to the west by Domenico Laffi. Santiago de Compostela: Conselleria de Cultura, Xunta de Galicia, 1997.

Haring, Clarence H. Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Habsburgs. Cambridge: Harvard University Press, 1918.

Hernández Oliva, Carlos Alberto. Naufragios. Barcos españoles en aguas de Cuba (Siglos XVI y XVII). Sevilla: Renacimiento, 2009.

Hernández Yzal, Santiago. «Corso.» En Enciclopedia General del Mar, de José María Martínez - Hidalgo y Teran. Barcelona: Garriga, 1957.

Herrera, Jorge Manuel. «El uso de sistemas de información geográfica e instrumentos de detección remota en la arqueología subacuática mexicana. Su empleo desde una perspectiva antropológica.» Memorias del Congreso Científico de Arqueología Subacuática ICOMOS. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2001. 171-179.

Hester, Thomas R., Robert F. Heizer, y John A. Graham. Métodos de campo en arqueología. México: Fondo de Cultura Económica, 1988.

Hidalgo Cuñarro, José Manuel, y Juan Carlos Sotelo Solana. «Apuntes para la carta arqueológica de la ría de Vigo.» VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina, Cartagena 1982. Madrid: Ministerio de Cultura, 1985. 127-134.

Historia, O portal da. [www.arqnet.pt](http://www.arqnet.pt/dicionario/pereiraduartepac.html). s.f. <http://www.arqnet.pt/dicionario/pereiraduartepac.html> (último acceso: 16 de Noviembre de 2015).

Hoffmann, Gabrielle. Mundos sumergidos, una historia de la arqueología submarina. Barcelona: Planeta, 1987.

Howden, R de. De viis maris et de cognitione terrarum et montium et de periculis diversis in eisdem. 1191.

Hoyarsabal, Martin de. Les voyages aventvieux dv capitaine Martin de Hoyarsabal. Burdeos: Guillamume Millanges, 1633.

Hoyo, Jeronimo del. Memorias del Arzobispado de Santiago. 1607.

Ibáñez de Ibero, Carlos. Almirantes y hombres de mar. Madrid: Aguilar, 1950.

Iglesias Almeida, Ernesto. «Notas sobre navegación y tráfico en los puertos del sur de Galicia. Vigo.» El Museo de Pontevedra, Nº XLIX, 1995, 1998: 293-312.

III Congreso Internacional de Arqueología Submarina. «Discusiones finales y conclusiones.» Actas del III Congreso Internacional de Arqueología Submarina. Barcelona: Instituto Internacional de Estudios Lligures, 1961. 54-60.

«Informe 1991 sobre hallazgo cañón ría Ferrol. 02B.027.91001.» Memoria de intervención arqueológica, 1990.

«Informe solicitado por el ayuntamiento de Corcubión en relación con actividades de buceadores de la Armada y buque Poseidón.» s.f.

Instituto Hidrográfico de la Marina. Derrotero de la costa NW de España. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Armada, 1993.

Johnson. «Captain Johnson's succes at Ribadeo.» The Political State, Octubre de 1719: 315-316.

Kingsley, Sean. «Deep-Sea fishing impacts on the shipwrecks of the English Channel & Western Approaches. » En Deep-Sea shipwrecks in the English Channel, Straits of Gibraltar & Atlantic Ocean, de Greg Stemm y Kingsley Sean (Ed.), 191-235. Oxford: Oxbow Books, 2010.

Lancho, José María. «Espejo de navegantes.» 26 de Noviembre de 2015. <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2015/11/26/un-cazatesoros-en-la-universidad-robert-stenuit-homenajado-en-la-universidad-de-vigo/> (último acceso: 5 de julio de 2017).

Landín Carrasco, Amancio. Galicia e os descubrimentos oceánicos. La Coruña: Xunta de Galicia, 1991.

Landström, Björn. El buque. Barcelona: Juventud, 1964.

Lanza Álvarez, Francisco. Ribadeo antiguo. Madrid: Imprenta Mercurio, 1933.

Lema Mouzo, Rafael. Catálogo de naufragios, Costa da Morte, Galicia. Don Clic, 2014.

Lema-Suárez, Xosé María. A arte relixiosa na terra de Soneira. Santiago de Compostela: Coordenadas, 1998.

L'Hour, Michelle. «Epave Pornichet 1.» ND, 2005: 26-27.

Little, Benerson. Pirate hunting. Washington: Potomac books, 2010.

Lloyd's Evening Post. 29-31 de Mayo de 1769.

Lloyd's List (2042). 5 de Agosto de 1755.

Lloyd's List (2081). 1755 de Diciembre de 1755.

Lloyd's List (2149). 8 de Diciembre de 1789.

Lloyd's List (2298).17 de Enero de 1758.

Lloyd's List (2335).26 de Mayo de 1758.

Lloyd's List (2712).8 de Enero de 1762.

Lloyd's List (2834).11 de Marzo de 1763.

Lloyd's List.15 de Diciembre de 1758: N°: 2393.

Lloyd's list.7 de Febrero de 1764: N° 2929.

Lloyd's List N.º 1214.14 de Julio de 1747.

Lloyd's List N.º 1283.11 de Marzo de 1747.

Lloyd's List N.º 1286.22 de Marzo de 1747.

Lloyd's List N.º 1753.19 de Septiembre de 1752.

Lloyd's List N.º 2250.29 de Julio de 1757: 2.

Lloyd's List N.º 3836).25 de Diciembre de 1772.

Lloyd's List. «The Marine List.» 27 de Enero de 1809: 1.

Lloyd's List(4312). 31 December 1802. «The Marine List.» 31 de Diciembre de 1802.

Lombardero Rico, Chemi. O porto comercial de Ribadeo. Castropol: Sociedad Asturgalaica de Amigos del País, 2006.

López Martín, F. Javier. Esculturas para la Guerra (2011). Madrid: Ministerio de Defensa, 2011.

López Martín, Javier. «El artillado de las naves: el diseño de piezas, su ubicación en los barcos y los centros de producción durante los siglos XVI y XVII.» *Antropología*, 2015: 67-103.

López Pérez, Alessandro. «IDM-003 (1608?).» Informe mecanografiado, Isla de Mozambique, 2007.

López Pérez, María Catalina. «Reflexiones sobre la época Flavia en Brigantium a partir de los datos proporcionados por la Terra Sigillata.» *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Universidad Autónoma de Madrid*, 2010: 95-106.

López, Felipe Senén. «Arqueoloxía sobmariña: os materiais procedentes da badía coruñesa.» *Brigantium*, 1980: 139-165.

López-Romero, Elías, y et alii. «Ocupación humana y monumentalidad durante la Prehistoria Reciente en el islote de Guidoiro Areoso (Ría de Arousa, Pontevedra): investigaciones en el marco de las dinámicas litorales atlánticas actuales.» *Trabajos de Prehistoria* 72 N°2, 2015: 353-371.

Luaces Anca, Francisco Javier, y Cristina Toscano Novella. «Prospección subacuática da Illa de Cortegada (Vilagarcía de Arousa, Pontevedra).» *Arqueoloxía Informes*, 1988: 259-262.



Luaces Anca, Javier Francisco, y María Cristina Toscano Novella. «Prospección arqueolóxica subacuática da ría de Vigo (Pontevedra).» Arqueoloxía Informes 3. Campaña 1989 (Xunta de Galicia), 1995: 205-207.

Luaces Anca, Javier. «Informe arqueológico sobre un ancla de hierro, con cepo de madera, localizado en la ría deVigo por el pesquero Mago I 02.B.08502007.002.» s.f.

Luaces Anca, Javier, y Cristina Toscano Novella. Illas Cíes. Vigo: Nigra Trea, 1998.

Luaces Anca, Javier, y María Cristina Toscano Novella. «Prospecciones Subacuáticas en la Galicia Meridional.» Coloquio de Arqueología do Noroeste Peninsular. Oporto, 1988.

Luaces Anca, Toscano Novella, María Cristina. «Arqueosub eb el Atlántico: Prospecciones Subacuáticas en la Galicia Meridional.» Coloquio de Arqueología do Noroeste Peninsular, Trabalhos de Antropología e Etnología 28. Porto: Sociedade Portuguesa de Antropología e Etnología, 1989. 341-346.

M. Domínguez Delmás, Marta, y Ignacio García González. Dendrochronological research of samples from the Ribadeo shipwreck (Galicia, Spain); Report nr: 2015005. Informe de laboratorio, Lugo: Universidad de SANTIAGO de Compostela; Escola Politécnica Superior, Dep. Botánica, Campus de Lugo, 2015.

Maarleveld, Thijs, y Alice Overmeer. «Aanloop Molengat - Maritime archaeology and intermediate trade during the Thirty Years' War.» Journal of Archaeology in the Low Countries 4-1, 2012.

Mac Donald, Kendall. The treasure divers. Londres: Pelham books, s.f.

Maciñeira Pardo de Lama, Federico Guillermo. Bares. Puerto Hispánico de la Primitiva Navegación Occidental. Santiago de Compostela: CSIC-Instituto Padre Sarmiento de Estudios Gallegos, 1947.

Manera Regueira, E. (Ed). 1981. El buque en la Armada Española. Madrid: Sílex, 1981.

Margalef, Ramón. «Xilófagos.» En Enciclopedia General del Mar, de José Maria Martínez-Hidalgo y Terán, 879. Barcelona: Garriga, 1958.

Mariño Ferro, Xosé Ramón. Las romerías/peregrinaciones y sus símbolos. Santiago de Compostela: Edicións Xerais de Galicia, 1987.

Marken, Mitchell W. Pottery from Spanish shipwrecks 1500-1800. Gainesville: University Press of Florida, 1994.

Martín Bueno, Manuel. Costa da Morte: Atopamo-la historia. Vigo: Xunta de Galicia, 1989.

Martín Bueno, Manuel. «El galeón San Jerónimo.» Espacio Sub, 2002: 19-20.

Martín Bueno, Manuel. «Estudio de monedas del pecio de cabo Cée.» inédito.

Martín Bueno, Manuel. «Excavación subacuática no cabo Cée, Finisterrae 87.» Arqueoloxía Informes,1, 1989: 94-97.

Martín Bueno, Manuel. «Excavación subacuática no cabo Cée, Finisterrae 87.» Informes, 1, 1989: 94-97.

Martín Bueno, Manuel. Com. Pers. (01 de Abril de 2016).

Martín Bueno, Manuel, Manuel Izaguirre, José Luis Casado, Rafael Mejuto, y Felipe Senén López. «La Arqueología Subacuática en las costas del norte y noroeste peninsular: estado de la cuestión.» VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina. Cartagena: Ministerio de Cultura, 1985. 33-58.

Martín Ivorra, Fernando. «Carta al Delegado del Gobierno en Galicia.» Carta, Ferrol, 1990.

Martin, Colin J. M. «An Armada wreck on Fair Isle. » International Journal of Nautical Archaeology (1), 1972: 59-71.

Martin, Colin. «La Trinidad Valencera: an Armada invasion transport lost off Donegal. » International Journal of Nautical Archaeology, 1979: 13-38.

Martin, Colin, y Geoffrey Parker. La gran Armada. Madrid: Alianza Editorial, 1988.

MARTINEZ - HIDALGO Y TERAN, J.M. Enciclopedia General del Mar. Barcelona: Garriga, 1957.

Martínez - Hidalgo y Teran, José María. Enciclopedia General del Mar. Barcelona: Garriga, 1957.

Martínez - Valverde, Carlos. «García de Nodal.» En Enciclopedia General del Mar, de Martínez-Hidalgo José María, T.III-527-528. Barcelona: Garriga, 1957.

Martínez - Valverde, Carlos. «Bazán, Alonso de.» En Enciclopedia General del Mar, de José María Martínez Hidalgo y Terán. Barcelona: Garriga, 1957.

Martínez Díaz, Gonzalo. El Condado de Castilla (711-1038). La historia frente a la leyenda. Valladolid: Junta de Castilla y León, 2004.

Martínez Hidalgo, José María. «Carabela.» En Enciclopedia General del Mar. Barcelona: Garriga, 1957 .

Martínez Valverde, Carlos. «Pedro de Zubiaur.» En Gran Enciclopedia del Mar, de José María Martínez - Hidalgo y Teran, T VI 924-925. Barcelona: Garriga, 1957.

Martínez-Hidalgo y Terán, José María. «Ballener.» En Enciclopedia General del Mar, de José María Martínez-Hidalgo y Terán, 553. Barcelona: Garriga, 1957.

Martínez-Hidalgo y Terán, José María. «Cuaderna.» En Gran Enciclopedia del Mar, de José María Martínez-Hidalgo y Terán, 523-525. Barcelona: Garriga, 1957.

—. Enciclopedia general del mar. Barcelona: Garriga, 1957.

Martínez-Hidalgo, José María. «Ancla.» En Enciclopedia General del Mar, de José María Martínez-Hidalgo, 229-236. Barcelona: Garriga, 1957.

Mas, Julio. «La Armada apoya y controla el patrimonio arqueológico submarino.» ABC, 2 de Agosto de 1987.

Mathewson, R. Duncan. El tesoro del Atocha. Esplugas del Llobregat: Plaza & Janés, 1986.

Mattingly, Garrett. La derrota de la Armada Invencible. Madrid: Ediciones Turner, 1985.

Medina Rojas, Francisco de Borja. «Jesuitas en la armada contra Inglaterra (1588). Notas para un centenario.» Archivum historicum Societatis Iesu, 58., 1989.

Meijide Pardo, Antonio. La invasión inglesa de Galicia en 1719. Santiago de Compostela: Cuadernos de estudios gallegos, anejo XVIII, 1970.

Meijide Pardo, Antonio. «Aspectos de la vida económica de Betanzos en el siglo XVIII.» Anuario Brigantino, 1991: 51-70.

Melero Guillo, María Jesús, y Adolfo Bernalte Sánchez. Catálogo histórico descriptivo de la colección de armas blancas del Museo Naval de Madrid. Madrid: Ministerio de Defensa, 2006.

Méndez San Julián, Fernando. Apuntes sobre Ribadeo. M. Páez e Hijos de Cascante: Diputación de Lugo, 1884.

Mendoza, Andrés de. Victoria que los monjes bernardos de Nuestra Señora de Oya tuvieron de cinco navíos turcos a 20 de abril de 1624. Alcalá, 1624.

Millán de Silva, Patricia. «Las expediciones de don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, a las islas Canarias (1555-1559).» Revista De Historia Naval Núm. 119. 2012: 69-90.

Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval. «Pecio bocana de Ferrol.» 02B.027.90.001. Archivo Servicio de Arqueología, Xunta de Galicia, Enero de 1990.

Mira Caballos, Esteban. «El sistema naval español en el siglo XVI: las Armadas del Imperio.» Revista de Historia Naval, Nº 74, 2001: 39-54.

Molina, Bartolomé Sagrario de. Descripción del Reyno de Galizia y de las cosas notables del. Madrid: Roque Rico de Miranda, 1675.

Monjó i Pons, J. Curso metódico de arquitectura naval aplicada a la construcción de los buques mercantes. Barcelona, 1856.

Montero y Aróstegui, José. Historia y descripción de El Ferrol. Ferrol, 1972.

Morales, Ambrosio de. Relación del viage que Ambrosio de Morales, cronista de Su Magestad, hizo por su mandado, el año de 1572 en Galicia y Asturias. (manuscrito). 1572.

Morillo Cerdán, Ángel. «El Atlántico norte durante la época romana: de frontera a vía maris.» En Confines, el extremo del mundo durante la Antigüedad., de Fernando Prados, Ivan García y Gwladys Bernard, 397-437. Alicante: Universidad de Alicante, 2010.

Mouton, Patrick. El oro de Stalin. Barcelona: Juventud, 1990.

Muckelroy, K., R Price, y L. Willies. «The Kennemerland site. A report on the lead ingots.» *International Journal of Underwater Archaeology* 9.1, 1980: 7-25.

Munuera Navarro, David. «Ancla.» En Catálogo, de Museo Nacional de Arqueología Subacuática, 304-305. Madrid: Ministerio de Cultura, 2008.

Navarrete, Colección. «Relación de la fábrica de doce galeones de guerra de la escuadra Yllírica de Pedro de Ivella.» s.f.

Navarro, Juan José (marqués de la Victoria). *Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura y anatomía de toda la arquitectura naval moderna, 1719-1756*. Madrid: Museo Naval, 1995.

Naveiro López, Juan L. *El comercio antiguo en el N. W. peninsular. Monografías urxentes do Museu N.º5*. La Coruña: Museo Arqueológico de La Coruña, 1991.

Naveiro López, Juan. «La cerámica del puerto de Baiona.» *Estudio de materiales procedentes del control de un dragado*, La Coruña, 2008.

Navis. s.f. <http://www2.rgzm.de/navis/home/frames.htm#http://www.rgzm.de/> (último acceso: 20 de 11 de 2015).

Nayling, Nigel. «Declaraciones con respecto al pecio de Remior.» 2015.

Negueruela, Iván, y alii. «El barco fenicio del siglo VII a. C. Campaña de noviembre - 1999 / marzo 2000.» *Informe intervención arqueológica*, 2000.

New Lloyd's List (1144). 10 de Marzo de 1780.

New Lloyd's List (192). 22 de Enero de 1771.

New Lloyd's List (1610). 8 de Octubre de 1784.

New Lloyd's List (1948). 4 de Enero de 1788.

New Lloyd's List (2085). 28 de Abril de 1789.

New Lloyd's List (280). 29 de Noviembre de 1771.

New Lloyd's List N.º 499. 4 de Enero de 1774.

New Lloyd's List, N.º 185.1 de Enero de 1771.

O'Donnel y Duque de Estrada, H. «Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII.» En *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna.*, de L. A.y de Rosa, L. RIOT GARCÍA, 15-36. Madrid: Actas editorial, 2003.

O'Donnell y Duque de Estrada, H. «El fracaso de la contraofensiva inglesa de 1589.» *Revista de Historia Naval*, 1983: 137-145.

O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo. «La caballería en la Empresa de Inglaterra de 1588.» *Revista de Historia Naval*, 1988: 36-49.

O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo. «Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII.» En *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna.*, de L.A.Y DE ROSA, L. RIOT GARCÍA, 15-36. Madrid: Actas editorial, 2003.



- Ojeda, Francisco. Tesoros bajo el mar. Badajoz: Editores extremeños, 1999.
- Olesa Muñido, Francisco Felipe. «Algunas consideraciones en torno a la Gran Armada.» Revista de Historia Naval, 1983: 31-94.
- Otero Lana, Enrique. «La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico.» s.f.: 37-60.
- Otero Lana, Enrique. «La relación de presas de 1740 en la Biblioteca Nacional.» Revista de Historia Naval. Año XVII, núm. 67, 1999: 63-75.
- . Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. Madrid: Editorial Naval, 1992.
- Ozcáriz Gil, Pablo. «El portorium de Oiaso.» Irún: Museo romano Oiaso, s.f. 1-19.
- Parker, Geoffrey. «El testamento político de Juan Martínez de Recalde.» Editado por Ministerio de Defensa. Revista de Historia Naval, N° 60, 1998: 7-44.
- Parker, Geoffrey. «El testamento político de Juan Martínez de Recalde.» Editado por Ministerio de Defensa. Revista de Historia Naval, N° 60., 1998: 7-44.
- Patiño Gómez, Ramón. Catalogación de yacimientos arqueológicos submarinos en las costas gallega. Vigo: RP edicions., 2002.
- . Naufragios en las costas gallegas. Vigo: RP Edicions, 2015.
- Patiño Gómez, Ramón, y M González Fernández. Historia de las islas Cíes. Vigo: RP Edicions, 1989.
- Patiño Gómez, Ramón. «Primeros resultados del plan de investigación arqueológica subacuática del Museo Provincial de Pontevedra.» Revista de Arqueología N. 35, 1984.
- Patricio Cortizo, Fernando. Historia da costa galega e os seus naufraxios. Santiago de Compostela: Lea, 2000.
- . Naufragios y crónica marítima de Galicia hasta 1899. La Coruña: Cartamar, 2015.
- Patrick, Williams. «Don Diego de Brochero de Paz y Anaya, corsario, almirante y administrador.» Jornadas de Historia Marítima, XXI. Madrid. 2000. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2000. 7-14.
- Pazos, Lino. Buques españoles (y de otras banderas) hundidos o dañados durante la II Guerra Mundial (1939-1945). Damaré, 2011.
- Pazos, Lino J. Ballenas y balleneros en Galicia. Vigo: Tórculo, 2000.
- . Naufragios costa NW (1900/2002). Cambados: Damaré, 2003.
- . Naufragios en las Rías Baixas. Cambados: Damaré, 2007.
- Pedroso, Bernabé de y Barzena, Francisco de. «Relacion de las medidas que tubieron los doze galeones leuantiscos de la esquadra.» La Coruña, 12 de Marzo de 1598.

Peña, Antonio de la. «Primeras prospecciones arqueológicas subacuáticas en el litoral de la provincia de la Póveda.» Póveda Arqueológica, Publicación del Grupo de Arqueología “Alfredo García Alén”. Tomo I, 1985: 205-238.

Pereiro, Xosé Manuel. «Expediente a la Armada por rastrear los restos de un galeón.» El País, 2 de Febrero de 1987: 22.

Pérez Constanti, Pablo. Notas viejas galicianas. 1925.

Pérez Losada, Fermín. Entre a cidade e a aldea, estudio arqueohistórico dos “aglomerados secundarios” romanos en Galicia. Brigantium N° 13. La Coruña: Ayuntamiento de La Coruña, 2002.

Pérez Pastor, Cristóbal. «Los trofeos de D. Álvaro de Bazán.» Boletín de la Real Academia de la Historia, tomo 26, 1895: 389-393.

Perrier, Alain. 250 Réponses aux questions du plongeur curieux. Editions du Gerfaut, 2008.

Pi Corrales, Magdalena. « Los tercios en el mar.» Cuadernos de Historia Moderna. Anejos , 2006: 101-134.

—. 1574 La otra invencible. Madrid: San Martín, 1983.

Pickford, Nigel. The atlas of shipwreck & treasure. Londres: Dorling Kindersley, 1994.

Pimentel Barata, Joao da Gama. Estudos de arqueologia naval. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1989.

Pinedo Reyes, Juan. «Investigaciones arqueológicas subacuáticas en el Bajo de La Campana 2007-2011, San Javier (Murcia).» I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española. Cartagena: Ministerio de Cultura, 2013. 16-25.

Plan Nacional para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. s.f. <https://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/patrimonio-subacuatico/plan-nacional-de-proteccion.html> (último acceso: Marzo de 2017).

Polentinos, Conde de. «El almirante Zubiaur era vizcaíno.» Euskalerriaren Alde, año VI, N.º 141, 1916: 625-634.

Potter, John. En busca del tesoro de la ría de Vigo. Vigo: Museo do Mar de Vigo, 2002.

Practical Boat Owner. Looking after anchoring. Poole: Practical Boat Owner, 1981.

Puche Riart, Octavio. «Minería en América de lengua española.» Brasil 500 anos, A Construção do Brasil e da América Latina pola Mineração. Rio de Janeiro: Centro de Tecnología Mineral, 1989. 45-58.

Puentes Novo, Hixinio. Os naufraxios da Galicia Norte (provincia marítima de Ferrol). Santiago de Compostela: Lea, 2003.

Ramil González, Emilio. «Ortigueira entre a cultura dos castros e a etapa altomedieval.» En Historia de Ortigueira, 41-74. La Coruña: Vía Láctea, 1999.

Ramil González, Emilio, Emilio Grandío Seoane, y X. Carlos Breixo Rodríguez. Historia de Ortigueira. La Coruña: Vía Láctea Editorial, 1999.

Ramil González, Emilio, Juan Naveiro López, Mar Zabaleta, y Carlos Fernández Rodríguez. «Villa romana de Bares. Excavación arqueológica no xacemento Eirexa Vella.» Brigantium, 2003: 185-224.

Real Academia de la Lengua Española. Diccionario de la lengua española. Madrid: espasa Calpe, 1996.

Reid, William. Historia de las armas. Madrid: Raíces, 1987.

«Relación de los bastimentos y municiones que se han entregado a Juan Amores maestro del galeón San Pedro de la guarda de Indias.» PARES. Portal de Archivos españoles. s.f.  
<http://www.armada15001900.net/bastimentos/BASTIMENTOS%20GALEON%201.pdf>  
 (último acceso: 3 de enero de 2015).

Renfrew, Colin, y Paul Bahn. Arqueología. Madrid: Akal, 1993.

Ribero, Diego. «Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora.» Sevilla, 1529.

RIDELLA, G. «L'evoluzione strutturale nelle artiglierie di bronzo in Italia tra XV e XVII secolo.» En I cannoni di Venezia, Artiglierie della Serenissima da fortezza e relitti, de Carlo Beltrane y Marco Morin, 13-29. Florencia: Università Ca'Foscari Venezia, 2013.

Ridella, Giovanni, entrevista de Miguel San Claudio. (2015).

Ridella, Renato Gianni. (2015).

Ridella, Renato Gianni. (2014).

—. «Genoese ordnance aboard galleys and merchantmen in the 16th century.» Ships and guns. The sea ordnance in Venice and Europe between the 15th and 17th centuries. Exeter: Oxbow books, 2011. 39-59.

—. «Il concorso genovese, in galee e artiglierie, alla vittoria di Lepanto.» Oltre Lepanto, dallo scontro di ieri all'attesa di domani. 2012. 147-173.

Ridella, Renato Gianni, Miguel San Claudio, y José Luis Casabán. «16th-century Neapolitan bronze cannons from the seas of the world. » GUNS FROM THE SEA III. Portsmouth, 2015.

Riudavets y Tudury, P. Derrotero de las costas de España y Portugal. Madrid: Dirección de Hidrografía, 1867.

Riudavets, Pedro. «Planos del puerto de Cedeira, y de las rías de Vivero y Rivadeo.» Costa septentrional de España. Madrid: Dirección de Hidrografía, 1882.

Rodger, N. A. M. «The Drake - Norris expedition: English naval strategy in the sixteenth century.» Militaria. Revista de cultura militar N°8, 1996.

Rodríguez - Villasante Prieto, Juan A. Historia y tipología arquitectónica de las defensas de Galicia. Sada: Edición do Castro, 1984.

Rodríguez Alonso, J. L. «Algunas notas sobre artillería en Galicia.» Revista Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, 1987.

Rodríguez Colmenero, Antonio. «Las nuevas stationes lucensis et brigantina en el finisterre ibérico del Imperio Romano.» Acta Palaeohispanica IX, Palaeohispanica 5, 2005: 873-892.

Rodríguez González, Agustín Ramón. Victorias por mar de los españoles. Baracaldo: Grafite, 2006.

Rodríguez Muñoz, J. «Colección de textos y documentos para la historia de Asturias (I).» Biblioteca histórica asturiana, 1990: 96-99.

Rodríguez Salgado, Mía. «Pilotos y navegación en la Gran Armada de 1588.» Revista de Historia Naval, 1988: 37-73.

Rubió Lois, M. «Faro.» En Enciclopedia General del Mar, de José María Martínez - Hidalgo y Terán, 321-329. Barcelona: Garriga, 1958.

Rule, Margaret, y Jason Monaghan. A Gallo-Roman Trading Vessel from Guernsey; The Excavation and recovery of a Third Century Shipwreck. Guernsey: States of Guernsey, 1993.

Saavedra Vázquez, María del Carmen. María Pita y la defensa de La Coruña en 1589. La Coruña: Galicia Editorial, 1989.

Saavedra Vázquez, Maria del Carmen. «La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640.» Cuadernos de Historia Moderna. Anejos, 2006: 55-76.

Salazar, Eugenio de. «Cartas de Eugenio de Salazar, vecino y natural de Madrid, escritas á muy particulares amigos suyos.» Archive.org. 1573. [http://www.archive.org/stream/cartasdeeugenio00salagoog/cartasdeeugenio00salagoog\\_djvu.txt](http://www.archive.org/stream/cartasdeeugenio00salagoog/cartasdeeugenio00salagoog_djvu.txt) (último acceso: 5 de junio de 2016).

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «Intervención arqueológica subacuática, ampliación do peirao de porto de Baiona.» Revista de Estudos Miñoranos N° 7/8/9, 2010.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «Poniendo nombres a pecios en la Ría de Vigo (II).» Espacio Submarino, 11, 2002: 14-16.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. Arqueología subacuática en el Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia. Organismo Autónomo Parques Nacionales, 2011.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «Arqueología subacuática en La Coruña (II): Edad Media y Moderna.» Boletín Amigos do Arqueolóxico 6, 2002: 8-20.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «El faro de La Coruña, una visión desde la arqueología marítima.» O Noso Faro, Amigos do Arqueolóxico, 2008.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «El puerto tardorromano de Panxón, Brigantium y otras ayudas a la navegación en el Atlántico Norte español.» I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española. Cartagena: Ministerio de Cultura, 2012. 682-695.



San Claudio Santa Cruz, Miguel. *La otra Galicia: sus yacimientos arqueológicos*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 1991.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «Memoria técnica de la prospección arqueológica subacuática en el puerto de Testal, ría de Muros y Noya.» *Memoria de intervención arqueológica*, 2006.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «Nota preliminar sobre la localización de un cepo de ancla romano en el puerto de La Coruña.» *Brigantium* N° 14, 2003: 255-258.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «Poniendo nombres a pecios en la Ría de Vigo (I).» *Espacio Submarino*, 10, 2002: 18-22.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. *Tesouros asolagados*. Santiago de Compostela: Lea, 1997.

San Claudio Santa Cruz, Miguel. «The Armadas' wars in the Iberian Northern Atlantic, a chance for ForSEAdiscovery Project.» En *The management of Iberian forest resources in the early modern shipbuilding: History and Archaeology*, de Rosa, Varela Gomes, Mario VarelaGomes, 39-48. Lisboa: Instituto de Arqueologia e Paleociencias, 2015.

—. [www.archeonauta.com](http://www.archeonauta.com). 2012. San Claudio, M., González, R. Intervención arqueológica subacuática, ampliación del muelle del puerto de Baiona, Pontevedra. <http://www.archeonauta.com/archeonauta/Documentacion.html#2>.

San Claudio Santa Cruz, Miguel, y Xoan Luis Vázquez Gómez. «Una nueva factoría de salazón romana en la ría de Ferrol.» *Larouco*, 1997.

San Claudio, Miguel, Raúl González, José Luis Casabán, Filipe Castro, y Marta Domínguez. «El pecio de Ribadeo, un excepcionalmente bien conservado pecio español del siglo XVI.» *Actas I Congreso de Arqueología Náutica y subacuática española*. Cartagena: Ministerio de Cultura, 2014. 208-221.

Sánchez García, Jesús Ángel, José Luis Vázquez-Iglesias, y José Manuel Yáñez Rodríguez. *Faros de Galicia*. La Coruña: Fundación Caixa Galicia, 2004.

Sánchez Pardo, J. C. «Arqueología de las iglesias tardoantiguas en Galicia (ss. V-VIII). Una valoración de conjunto.» *Hortus Artium Medievalum* Vol. 18/2, 2012: 395-413.

Sánchez Pardo, José Carlos. «Los ataques vikingos y su influencia en la Galicia de los siglos IX-XI.» *Anuario Brigantino*, n° 33, 2010: 57-86.

—. «Sistemas de señales a larga distancia. Estudio de los topónimos 'faro', 'facho' y Meda en el noroeste peninsular.» *Las fortificaciones en la tardoantigüedad: Élités y articulación del territorio (siglos V-VIII d.C.)*. Madrid: La Ergástula, 2014. 417-424.

San Juan, Bartolomé de. «AGS\_GYM\_LEG\_480\_090.» Vol. AGS\_GYM\_LEG\_480\_090. Bermeo, 20 de Marzo de 1597.

Santiago y Gómez, José de. *Historia de Vigo y su comarca*. Madrid: Imprenta y litografía del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón, 1896.

Santiago, José de, y Ulpiano Nogueira. *Bayona antigua y moderna* (ed. Facsímil). Valladolid: Maxtor, 2008.

Sculteti, Iohanes. *Armamentarium Chirurgicum*. Hagae Comitum - La Haya: Adrianum Vlacq, 1657.

Sección de Hidrografía. *Derrotero de la costa septentrional de España*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1910.

Seguin, Paschasio de. *Galicia. Reyno de Christo Sacramentado y Primogénita de las Iglesias entre las gentes*. México: María de Rivera, 1750.

Serrano, Ana M. «Un mercante encalla en la ría del Eo sin daños personales ni riesgo de vertido.» *El Comercio*, 12 de Abril de 2007.

Sierra, Luis de la. *Corsarios alemanes en la Gran Guerra(1914-1918)*. Barcelona: Juventud, 1985.

—. *Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Juventud, 1971.

Silva, Patricia Millán de. «las expediciones de Don Álvaro De Bazán, primer marqués de Santa Cruz, a las Islas Canarias (1555-1559).» *Revista de Historia Naval*, Núm. 119, 2012: 69 -90.

Smith, Roger C. «Treasure ships of the Spanish Main: The Iberian-American maritime empires. » En *Ships and shipwrecks if the Americas*, de George F. Bass, 85-106. Toledo: Thames and Hudson, 1996.

Soraluce Blond, José Ramón. *O castelo de San Antón*. La Coruña: Museu Arqueolóxico Provincial, 1984.

Stemm, Greg, entrevista de Miguel San Claudio. *Opiniones de futuro en arqueología subacuática* (2012).

Stemm, Greg, Sean Kingsley, y Ellen Gerth, (Eds.). *Oceans Odyssey 4, Pottery from the Tortugas Shipwreck*. Oxford: Oxbow books, 2014.

Stemm, Greg, y Sean Kingsley, (Eds.). *Oceans Odyssey 2, Underwater Heritage Management & deep-Sea Shipwrecks in the English Channel & Atlantic Ocean*. Oxford: Oxbow books, 2011.

Stemm, Greg, Sean Kingsley, y Ellen Gerth, (Eds.) *Oceans Odyssey 3, The Deep-Sea Tortugas Shipwreck*. Oxford: Oxbow books, 2013.

Stemm, Greg, Sean Kingsley, y Ellen Gerth, (Eds.). *Oceans Odyssey, Deep-Sea Shipwrecks in the English Channel, Straits of Gibraltar & Atlantic Ocean*. Oxford: Oxbow books, 2010.

Stenuit, Robert. *Tesoros y Galeones hundidos*. Barcelona: Editorial Juventud, 1969.

Sutton-Jones, Kenneth. *Pharos, the lighthouse yesterday today and tomorrow*. Salisbury: Michael Russell, 1985.

Svensson, Sam. «Arboladura y jarcia.» En *Las artes de la mar*, de VVAA, 70-93. Barcelona: Blume, 1966.

Sydenham, John. *The History of the Town and County of Poole*. Poole: Poole Historical Trust, 1986.

- Texeira, Pedro. El Atlas del Rey Planeta. Nerea (Reed.), 1634.
- The Lloyd's List N.º 3459. 17 de Marzo de 1769.
- The Lloyd's List N.º 3459. 17 de Marzo de 1769.
- The Lloyd's List N.º 3837.23 de Diciembre de 1772.
- The Lloyd's List N.º 421.6 de Abril de 1773.
- The Marine List. New Lloyd's List N.º 1574.4 de Junio de 1784.
- Throckmorton, Peter (Ed.). La aventura del mar. Barcelona: Folio, 1995.
- Tincey, John, y Richard Hook. The Armada campaign 1588. Londres: Osprey, 1988.
- Tisner Fernández, Blas. Instituto Hidrográfico de la Marina. 1966. Derrotero de la costa norte de España., Cádiz. Editado por Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz: Imprenta del Instituto Hidrográfico, 1966.
- Tofiño de San Miguel, Vicente. Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico, y de las islas Azores o Terceras. Madrid: Viuda de Ibarra, Hijos y Cía., 1789.
- Tojo Ramallo, José Antonio. Lobos acosados. Santiago de Compostela: Laverde, 2000.
- Tolson, Henry. «The Kacksonville "Blue China" Shipwreck & the myth of Deep-Sea preservation.» En Deep-Sea shipwrecks in the English Channel, Straits of Gibraltar & Atlantic Ocean, de Greg Stemm y Sean Kingsley, 145-159. Oxford: Oxbow books, 2010.
- Torres Falcao da Fonseca, Luis Jose. A Escuadra Ilírica no mar océano (1595-1598). Tesis de master, Lisboa: Universidade de Lisboa, 2005.
- Torres Regueiro, Xesús. Betanzos na Historia. Santo Tirso: A Nosa Terra, 2005.
- Trápaga, Koldo. Com. Pers.
- Urgorri Casado, F. «Hombres y navíos de la Invencible. (los que volvieron a La Coruña 1588).» Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, N°23, 1987: 236-240.
- Valdés Hansen, Felipe. Los balleneros en Galicia (siglos XIII al XX). La Coruña.: Fundación Pedro Barrié de la Maza., 2010.
- Valdés Hansen, Felipe. Com. Pers. (2013).
- Valladares, R. «Portugal y el fin de la hegemonía hispánica.» Hispania, LVI/2 n° 193., 1996: 517-539.
- Vázquez Gómez, X.L. «La Coruña en época romana.» En Ciudad y torre. Roma y la Ilustración en La Coruña, de José María Bello Diéguez y Alfredo Vigo Trasancos, 35-40. La Coruña: Ayuntamiento de La Coruña, 1991.
- Vázquez Gómez, Xoan Luis. «Igrexa de Santiago (A Coruña).» Arqueoloxía, Informes, 1988: 179-182.

Vedia y Goosens, Enrique de. Historia y descripción de la ciudad de La Coruña. La Coruña: Imprenta y librería de D. Domingo Puga, 1845.

Vesilind, Priit J. Lost gold of the Republic. Shipwreck Heritage Press, 2005.

Vigo Trasancos, Alfredo. Galicia y el siglo XVIII. Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo (1701-1800). La Coruña: Fundación Barrié, 2011.

Vigo Trasancos, Alfredo. «La Ilustración y "la reparación del Muy Antiguo Faro de La Coruña comenzada en el reinado y de orden de Carlos III" (1788-1790).» Torre de Hércules: Finis Terrae Lux. La Coruña: Ayuntamiento de La Coruña, 2008. 21-40.

Vilar Pedreira, Xose Lois. Talasonimia da costa sur de Galicia. Vigo: Instituto de Estudios Miñoranos, 2008.

Villar Quinteiro, Rosa. «El alfar romano de Panxón (Nigrán, Pontevedra).» Gallaecia Nº 33, 2014: 215-238.

Villar Quinteiro, Rosa. «Intervencións arqueolóxicas no solar nº 8 da rúa Tomás Mirambel. Panxón.» Memoria Técnica de intervención arqueológica, 2009.

VVAA. Enciclopedia ilustrada de la navegación a vela. Barcelona: Planeta, 1982.

Wagner, Kip. Millones bajo el mar. Barcelona: Juventud, 1971.

Walker, Bryce. The Armada. Amsterdam: Time - Life Books, 1981.

Walker, Martin, y Anne Hammick. Atlantic Spain and Portugal. Saint Ives: Imray Laurie Norie & Wilson, 2006.

Wernham, R. B. (ed.). The expedition of Sir John Norris and Sir Francis Drake to Spain and Portugal, 1589. Vermont: Navy Records Society, 1988.

Whitlock, Peter. «Construcción del barco: de la quilla a la tapa de regala.» En Enciclopedia ilustrada de la navegación a vela, 22-59. Barcelona: Planeta, 1982.

Yáñez Neira, Alejandro. «El monasterio de Santa María de Oya y sus abades.» El Museo de Pontevedra, tomo XXVIII, 1974: 145-227.

Zabala Uriarte, Aingeru. «Rutas y puertos en el comercio cantábrico del siglo XVII.» En Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna., de L.A. Ribot García y L. (Dir.) Rosa (DE), 127-184. Madrid: Actas Editorial, 2003.

Zeta Arqueoloxía. «El pecio de Remior.» Informe de intervención arqueológica, 2015.

Zuccolotto, Andrés. «La conservación in situ del patrimonio sumergido y sus amenazas. Reserva de la biosfera banco Chinchorro.» X Foro Académico. Restauración, la interdisciplina en práctica. Guadalajara, Jalisco. México: Escuela de Conservación y Restauración de Occidente, 2013. 1-13.

Zurita, Jerónimo. «Anales de Aragón.» Institución Fernando el Católico. 2003. <http://ifc.dpz.es/publicaciones/ver/id/2448>.

[www.cvc.instituto-camoes.pt](http://www.cvc.instituto-camoes.pt).



## Prensa

AGN. «Temor a los buscadores de tesoros.» Atlántico, 14 de febrero de 1989: 23.

Cocho, Federico. «La Marina invade atribuciones de la Xunta en la autorización de rescates arqueológicos en el mar.» La Voz de Galicia, 11 de Febrero de 1987: 38.

Cotelo, María do Carme. «Dos marineros de Fisterra descubren un galeón de la época de Felipe II, hundido en la ría de Corcubión.» La Voz de Galicia, 29 de Enero de 1987: 40.

El Correo Gallego. «La Asociación de Arqueólogos acusa a la Armada de destrucción patrimonial.» 15 de Febrero de 1987: 57.

El día. «Un cañón de la Invencible.» 22 de Febrero de 1905.

El Ideal Gallego. 24 de Enero de 1990.

Faro de Vigo. «APAGA quiere esclarecer el hallazgo de un galeón.» 18 de Febrero de 1987: 19.

Fernández Cuba, A. «O Coído de Bares, un «prodigio» natural que oculta otra maravilla.» La Voz de Galicia, 17 de Marzo de 2013.

Iglesias, Jesús. «El oro de Corcubión.» Cambio 16 N° 798. 16-3-87, 1987: 132.

La Correspondencia de España. «El puerto de Vigo.» 14 de Abril de 1920: 4.

La Voz de Galicia. «El PS-EG pregunta por la recuperación de un galeón en Corcubión.» 24 de Febrero de 1987: 18.

La Voz de Galicia. La Voz de Galicia, 27 de Noviembre de 2008.

La Voz de Galicia. «Los arqueólogos gallegos exigen sanciones a la Armada por extrer restos de un galeón.» 15 de Febrero de 1987: 46.

Pichel, Demetrio. «Secretos de un galeón en la Costa da Morte.» Faro de Vigo, 1 de Marzo de 1987.

Rodríguez, Pepe. «Expolio en el fondo del mar.» Interviú, 1987: 56-62.

Vales, Ricardo. «Restos de un galeón de la época de Felipe II, descubiertos en la ría de Corcubión.» El Ideal Gallego, 29 de Enero de 1987.

Viu, Cristina. La Voz de Galicia. 5 de Mayo de 2007. <http://www.lavozdeg Galicia.es/hemeroteca/2007/05/17/5814133.shtml> (último acceso: 15 de Junio de 2015).

## Abreviaturas:

AGI: Archivo General de Indias.

AGS: Archivo General de Simancas.

AHN: Archivo Histórico Nacional.

AMC: Archivo Municipal de La Coruña.

AMR: Archivo Municipal de Ribadeo.  
ARCV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.  
ARG: Archivo del Reino de Galicia.  
ASA: Arquivo do Servizo de Arqueoloxía, Consellería de Cultura, Xunta de Galicia.  
BNE: Biblioteca Nacional de España.  
CIAS: Centro de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas.  
CIS: Centro de Investigaciones Subacuáticas.  
CASC: Centro de Arqueología Subacuática de Cádiz.  
LIAS: Laboratorio para Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas.  
MSC: Miguel San Claudio.  
Snm: Sobre el nivel del mar  
UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.  
VOC: *Vereenigde Oost-Indische Compagnie*. Compañía de las Indias Orientales Holandesas.