

ARQUEOLOGÍA SUBMARINA EN NUESTRO LITORAL

Por José Moreira y Manuel Rodal

El litoral que dibuja nuestra ría, constituye, sin duda alguna, uno de los lugares de la geografía gallega más rica en arqueología submarina y no nos referimos a los restos de la flota de Rande -hundida en octubre de 1702, fruto de un escenario bélico-, sino enmarcado en otro contexto que nos habla de huellas de un trascendente comercio, de relaciones humanas que estos puertos de la ría mantuvieron con otros pueblos. Estos restos o pecios se guardan celosamente bajo el sudario marino a pocos metros de la costa como testigos de una página de la historia local de estas relaciones. Navegantes que un día salieron con sus *mercadurías* y que los elementos de la naturaleza modificaron su rumbo haciendo que descansan en el fondo de nuestras aguas.

Los naufragios de la ría durante los Austrias, son recogidos parcialmente por la documentación de la época. Hemos podido comprobar que en casos de salvamento, los pilotos acudían a los notarios, no a dar cuenta del drama, sino a vender en subasta pública los pocos pertrechos que pudieron rescatarse.

La navegación a vela en ciertos meses del año frente a nuestras costas, era un peligro añadido a las naves de la época, lo que contribuía a que los siniestros fuesen frecuentes. La llegada de los restos enmarañados de cables y pertrechos a alguna de las playas pasaban a ser propiedad exclusiva del Arzobispo, como un impuesto más, denominados *quebrazos*.

En marzo de 1627 recogemos noticias de un "*quebrazo*" arrojado a la playa de Beluso. El cura dice hacerse cargo del hallazgo acompañado de "*sus criados y algunos feligreses a recoger los restos de un navío*", consistentes en un "*mástil grande que quedó en la playa, un mastarel que dice llevar a la puerta de la iglesia con ocho hombres, una vela de gavia y cordeana todo de mucho valor y precio*", quien a su vez da cuenta al rector de Tirán, Comisario de la Santa Cruzada de la Mitra Compostelana; termina el documento exigiendo la parte correspondiente por haberse encontrado en la playa de su feligresía.

Pese al abrigo que supone la ría, tenemos información de naufragios ocurridos por fuerza del temporal. En 7 de Marzo de 1669, frente al Monte de la Guía, zozobraba un navío francés "*con carga de sal y otras mercancías*" que según testimonio documental "*los aprexos y su artillería*" se rescataron a tiempo.

De haber dado a la costa "*...junto al cabo de Udra*" es el caso del navío portugués "SANTIAGO" el 13 de Marzo de 1690. Registra el escribano que "*...pareció su capitán sin su xente de a bordo...*" para poner los medios posibles de salvarlo pues se estaba anegando. No debió ser pronto el auxilio pues doce días más tarde se habla de la imposibilidad de su rescate; afirmaba su capitán que... "*la mayor parte se encuentra bajo las aguas...*"

Cangas es escenario de otro luctuoso suceso acaecido el 17 de Febrero de 1657, en que la fragata de guerra "LA VENGANZA" que se hallaba al corso persiguiendo el comercio portugués... "*había dado a la costa en las rocas que estaban en las arenas de Rodeira, próxima a Cangas...*". De los pocos útiles que se tomaron en salvamento, se pusieron a la venta pública adquiridos por otro corsista, Paulo Pedro, en precio de 100 reales de plata.

Otro naufragio de la ría del que tenemos amplia referencia documental es el de la carabela portuguesa "*Nuestra Señora de la Concepción*", hundida a causa del temporal que azotó la costa a mediados de marzo de 1667. Certifica el notario a 14 de aquel mes que el depositario de presas, el flamenco Juan Bacucio, vendía los restos de la carabela.

Su apresamiento se debía al capitán corsista Bertol Burt, flamenco, al mando de la fragata "La Concepción" de 70 Tm. propiedad de los armadores vigueses A. Delgado y A. Rodríguez. En el documento notarial puede leerse que "...esta a pique y dabajo del agua en la ría junto a la ermita Bartolomé de Meira con todos los pertrechos y aparejos que el presente tiene debajo del agua..." Sigue resaltando el documento que antes de hundirse definitivamente había salvado a tiempo "...Dos anclas, cuatro velas, una caldera, un arpeo, dos linternas, cinco quintales de jarcias en pedazos..." y que se hallaban en tierra, todo ello en precio de 100 reales de plata en monedas de ocho.

La carabela portuguesa hacía ruta comercial de Cabo Verde a Lisboa cuando fue apresada y no debió resultar presa fácil al ir montada con once piezas de artillería.

Ante estos testimonios, se podría afirmar que muchos de los restos hoy localizados, tuvieran su origen en la época corsaria donde estos navíos permanecían fondeados hasta varios meses en espera de ser subastados.

Su hundimiento en las aguas no era motivo de abandono, sino que trataban por todos los medios posibles rescatar los enseres de a bordo y reutilizarlos de nuevo.

A la hora de rastrear este rico material ofrece un sinfín de dificultades por la dispersión que estos casos se encuentran entre los legajos, pero sí hemos podido averiguar que existía un enorme interés por rescatar estos restos de los navíos hundidos y por extraño que nos parezca, existía un equipo de hombres al mando de un asturiano residente en Redondela dedicado a estos menesteres y cuyo contrato con armadores era muy solicitado. Repetidas veces lo vemos ejerciendo su oficio por esta ría, a la altura de las décadas de 1660 y 1670, cuando la actividad corsaria estaba en su punto más álgido y de cuya materia nos ocuparemos en otra ocasión.

"A LOS HOMBRES DE CANGAS QUE VIVIERON ALGUNA DE ESTAS AVENTURAS"

Por José Moreira y Manuel Rodal

Qué duda cabe, estos naufragios son la herencia material legada al hombre de hoy, donde cada objeto rescatado, contenidos en estas cápsulas del tiempo, nos aportan valiosísima información de la vida cotidiana a bordo, sus útiles de trabajo, formas de comercio, en definitiva la técnica de la época. El más pequeño fragmento, como amasijos de hierro, trozos de loza, por ejemplo, puede ser importante.

Urge, por otro lado, el rescate de estos pecios que poco a poco se esparcen y erosionan con el paso del tiempo. Nada o casi nada quedará de sus maderos, solo permanecen aquellos objetos resistentes al agua salada, como la vasija de barro que se muestra en dibujo, recogido por un grupo de marineros de esta villa dedicados a la faena de pesca hace algunos meses.

Este tipo de objetos, llamados alcancías, servían para transportar aceite o bien aceitunas, al mismo tiempo por su versatilidad, eran ajuar imprescindible en cualquier navío de la época; fueron de gran utilidad para contener una gran variedad de mercaderías durante los



Vasija de barro hallada en la ría, cuyas dimensiones pueden apreciarse en el dibujo. Su rescate se debe al buen tino de Don Armando Fernández, antiguo alumno del Colegio Nazaret.



Posible posición que debió permanecer en el fondo de los corales blancos en ella contenidos.

viajes y provisiones de la tripulación. Estamos seguros que en ese fondo histórico permanecerán muchas más vasijas, pues los navíos de la época solían llevar a bordo cientos de estos objetos.

Según los arqueólogos hispanistas, este tipo de loza corresponde al período de 1580 a 1750, muy característico de nuestra marina.

Probablemente este resto arqueológico procede de algún naufragio de un navío mercante que hacía la ruta entre Andalucía y nuestra costa, cuyos tipos de buques más frecuentes eran pinazas, urcas y zabras. Los documentos nos muestran repetidas veces la importación de productos, como higos secos, pasas y aceitunas, que no faltaban en la mesa de la clase media gallega como "*postre de la comida, como regalo*", procedentes del sur peninsular.

Este tipo de alfarería se encontró con profusión entre los restos de los naufragios procedentes de la Armada Invencible, que zozobraron contra las batidas costas occidentales de Irlanda. Su base redonda nos lleva a pensar que esta ría, recubierta por una estera de paja o mimbre que la fijaría erguida. El artesano o alfarero debía construirlas en grandes cantidades por las huellas de sus dedos impresas como canales redondeando el recipiente, lo que imprimía mayor velocidad sin preocuparle su acabado. Su capacidad es algo superior a los tres litros, lo que en la época correspondía a un azumbre y medio.

(Publicado en "Festas do Cristo". Cangas, 1990)