MEMORIA TÉCNICA DE LA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUBACUÁTICA

EN EL PARQUE NACIONAL DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS DE GALICIA, ISLAS CÍES

2007

1.- INTRODUCCIÓN

La Dirección Xeral do Patrimonio, autorizó la realización de una prospección arqueológica subacuática en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia, en el archipiélago de las islas Cíes, según proyecto presentado por el citado Parque Nacional y firmado por el que suscribe.

Miguel San Claudio Santa Cruz, arqueólogo, especialista en Arqueología Subacuática pone a disposición su estructura, personal y medios técnicos para la realización de los trabajos relativos a la conservación del Patrimonio Arqueológico Sumergido en el área deL Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia.

Como más adelante se describe, el Consultor ofrece una organización para este tipo de trabajos con personal cualificado y de dilatada experiencia, conocimiento del área geográfica de trabajo, medios técnicos propios y adecuados a los requerimientos de esta Asistencia Técnica.

La experiencia del técnico que suscribe se remonta a más de quince años dedicado a la Arqueología Submarina tanto en Galicia como en otros puntos de la Península Ibérica. Las campañas principales en las que ha intervenido son:

- Excavaciones arqueológicas: pecio del galeón *San Jerónimo* (Corcubión) pecio fenicio Mazarrón II (Murcia), pecio de Punta de Barbeira (Ferrol), Arroyo de los Patos y Puente Mayorga (Cádiz) y puerto de Sagunto (Valencia).

- Prospecciones arqueológicas: puerto de La Coruña, puerto exterior de La Coruña, litoral de Murcia, ensenada de Rande (Pontevedra), Punta Sismundi (Cariño, La Coruña), muelle del Arenal (Vigo), puerto de Vilanova de Arousa, puerto de Aldán, puerto de Vilagarcía de Arousa.

- Controles de dragado: Puerto de La Coruña, Cabo Trafalgar (Cádiz), Vilagarcía de Arousa, Sagunto (Valencia).

Entre sus clientes figuran: Comunidad Autónoma de Murcia, Ministerio de Cultura, Autoridades Portuarias de La Coruña, Ferrol y Vigo, Portos de Galicia, Demarcación de Costas de Cádiz y Consellerías de Pesca y de Cultura.

Dispone de los títulos navales y de buceo tanto deportivos como profesionales que le capacitan para el desarrollo de esta actividad.

El equipo humano de apoyo lo constituye un grupo de profesionales especializados con experiencia en las tareas que se describen más adelante.

2.- ANTECEDENTES

Marco Geográfico.

Las costas de Galicia se adentran como un espolón, yugulando las rutas comerciales marítimas que discurren frente a ellas. Estos caminos del mar se estrechan y los buques que los siguen se acercan a la costa, otras naves se adentran en las rías y de todos ellos, varios han dejado sus restos esparcidos en las aguas que rodean estas islas, lo mismo que en el resto de las costas de Galicia.

Las islas que constituyen el Parque Nacional nacieron como consecuencia de la inundación de los valles costeros que dieron lugar a las rías gallegas y que dejaron en la superficie la cadena de montañas costeras. Esta circunstancia ha dispuesto los casos de Ons en la ría de Pontevedra, Sálvora en la ría de Arousa y Cíes en la ría de Vigo como auténticos diques de abrigo que protegen sus rías respectivas a la vez que suponen un obstáculo a la entrada y salida de embarcaciones.

Las islas Cíes se sitúan en la entrada de la ría de Vigo, la cual es frecuentada por embarcaciones desde el nacimiento mismo de la navegación en estas aguas. Se trata de tres islas, o dos, según el criterio que utilicemos, unidas las dos más septentrionales por un arenal conocido como *playa de Rodas*, las cuales, vistas a cierta distancia, toman la apariencia de ser tres. Las rodean multitud de escollos peligrosos para la navegación. De San Martín se denomina la isla del sur, del Faro la central y del Norte o de Monte Agudo la situada más al norte. Las dos islas del norte se hallan unidas en este momento por una construcción muraria y una barra de arena que ya existía con anterioridad a la construcción de aquella como nos demuestra el derrotero de Tofiño de San Miguel[1] (1789).

Los **fondeaderos** son un excelente lugar donde valorar la riqueza arqueológica de una zona, por cuanto, al ser utilizados a lo largo del tiempo, ofrecen una visión histórica a través de los objetos que se han ido depositando en sus fondos. Además, pueden albergar los restos de embarcaciones que, sorprendidas fondeadas, naufragaron por cualquier motivo. Al ser éstos punto de concentración de embarcaciones acumulan más posibilidades de albergar restos de naturaleza patrimonial. Los fondeaderos más a propósito en estas islas los encontramos detallados en varios derroteros consultados. Así:

Fondeaderos de la isla Cíes del Norte.- El principal fondeadero en estas islas que abriga de los vientos del oeste se sitúa frente a la *playa de Rodas*, en la medianía de la misma, en la enfilación de *punta Muxieiro* y *punta das Vellas*. Otro fondeadero lo encontramos en la *playa de Area de Figueiras,* y, por último, y muy interesante por ser adecuado para embarcaciones menores, encontramos el fondeadero situado al W de los *islotes Viños*.

---

[1] *La Isla más N. es la mayor teniendo de largo dos y media millas escasas, y quasi por los dos tercios de esta distancia contada de N. á S. tiene una mella que de alguna distancia parece dividirla; pero no lo está porque la une un placer de arena baxo, que quando hay mucha mar suele alguna vez atravesar de una banda á otra.* TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V., 1789.

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

Fondeaderos de la isla de San Martín.- Un único fondeadero se recomienda en esta isla frente a la *playa de San Martín*, ofreciendo abrigo a los vientos y mar. No es un surgidero muy adecuado, por cuanto, con mares gruesas, la resaca que penetra por el *Freu da Porta* hace menos seguro este punto, por lo que se recomienda ganar el puerto de Vigo. Para embarcaciones menores en esta isla se recomienda fondear en esta playa en poco agua.

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

Los **peligros para la navegación** son otro punto a considerar en el momento de estudiar los posibles yacimientos arqueológicos consecuencia de antiguos naufragios. Para ello, nos hemos basado en las descripciones de los derroteros como fuente más fiable, pues entre sus funciones está precisamente advertir de la peligrosidad de estos accidentes[2].

Así, peligros susceptibles de albergar restos de naturaleza patrimonial (que, de hecho, alguno de ellos acumula) pueden son los siguientes:

Los Biduidos: son los cabezos de una restinga que, en dirección próxima al 325º y extensión de 1,1 millas, despide la *punta del Caballo*. El más temible tiene una sonda de 2,7m. Los incluimos en esta relación por lo peligrosos que resultan a la navegación por el canal N y por la escasa distancia que los separa de la *punta del Caballo,* lo que los hace ser parte de la misma restinga que incluye a las *Negras* y al *Roncosa*. Tofiño los describe de la siguiente manera: *"Al N 27º O. media legua de la Punta del Caballo está otro Baxo que nombran de Biduido con tres y media brazas de fondo en baxa mar, acantilado por la parte del N. y con fondo de seis á siete brazas por la del S. y luego crece hasta catorce entre él y la Punta del Caballo. Este Baxo es de mucha consideración en las entradas y salidas del Puerto de Vigo,...".* Precisamente, en este punto conocemos la pérdida de varios buques que en época contemporánea pretendían ganar o abandonar la ría viguesa. Así, extrapolando el

[2] Nos referiremos únicamente a aquellos que suponemos que pueden ser susceptibles de haber provocado la pérdida en su momento de algún buque que, a día de hoy, pueda tener interés desde el punto de vista patrimonial. Obviaremos todos aquellos bajos que se sitúen por debajo de los 10m de agua.

dato a momentos anteriores, podemos inferir la presencia de naufragios de interés arqueológico.

Aproximadamente entre esos bajos y la punta del caballo están las piedras de *Las Negras*, que descubren en bajamar, situadas hacia la mitad de la restinga de *los Biduidos*.

La Roncosa es el último bajo antes de llegar a la costa, descubre en bajamar, y está cerca de tierra.

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

El *bajo de las Tropezas*, a 1100m al 215º de la parte más occidental de *punta del Caballo*; es un bajo de piedra cubierto con 7,9 m en bajamar; rompe con los temporales de fuera.

Lago, a 1800m al SW de *monte Agudo*, es un bajo de piedra cubierto por 9m de agua.

El *bajo de Ferruxán*, de interesantes consecuencias en cuanto a su análisis toponímico, está cubierto por 8,9m de agua en bajamar, a 300m al W de *punta Príncipe*. En este caso, como en el siguiente, su situación con respecto al *Freu da Porta* lo hace especialmente peligroso, aunque, debido a su profundidad, únicamente puede resultar peligroso en condiciones de mala mar o bien en momentos con niveles del mar más bajos que los actuales, como parece ocurrir en las costas gallegas en época clásica.

Los *Príncipes*, a unos 120m al 228º de la *punta del Príncipe*, son dos piedras que llegan a velar en bajamar de sicigias; son fáciles de ubicar porque sobre ellas rompe la mar siempre. Por tierra de ellos, y a cortísima distancia de *punta del Príncipe*, hay una piedra ahogada. Su situación, en la salida N del *Freu da Porta,* es un argumento más para resaltar su peligrosidad.

Al este de *punta Muxieiro*, la más oriental de la Cíes del Norte, y a 100 m de distancia hay una piedra que cubre y descubre.

Leixón, a 240m al 120º de *punta Herrero*, en la costa W de la isla del Norte, es una piedra que cubre y descubre, separada 200 m escasos de la costa.

Piedras Cantareira, a 260m y hacia el 040º de *punta Herrero*, ocupan 140m de extensión en dirección apróximada del NNE al SSW. Son dos piedras que velan siempre y una piedra que cubre y descubre, que es la de más al S. John S. Potter, en la documentación realizada durante la búsqueda del pecio del *Monmouth*, sitúa en sus inmediaciones el naufragio de un buque del que no hemos localizado ninguna otra referencia.

En torno a la isla de San Martín tenemos los siguientes peligros para la navegación:

Muy próximas a *punta Galera*, se encuentran dos piedras que cubren y descubren tendidas de N a S y a cortísima distancia una de otra.

Los *Gabotos* son unos cabezos de piedra cubiertos con 4,5m, 7,8m y 2,1m de agua, situadas a 800, 400 y 320m de la punta dos Gabotos y al 248º, 230º y 200º respectivamente de dicha punta.

Bajos Forcados: grupo de piedras que ocupan una extensión de 500m de E a W. El *Forcado* propiamente dicho consiste en dos piedras que cubren y descubren orientadas NE SW, situado 940m al 235º de *punta Cabaliño*. Por fuera de éstas, a 1000m al 245º de dicha punta, se halla el cabezo occidental de este grupo, o *Forcado* del W, cubierto con 2,3m de agua.
Pinela, son cuatro piedras que cubren y descubren a 240m al 218º de *punta Rambla*.


Extracción de materiales del pecio del bajo Carrumeiro - Isla de San Martín

Xibarte, es un bajo de piedra, formado por una piedra larga, tendida de N a S en extensión de 140m, del que las tres crestas más elevadas descubren en todas las bajamares.

- *Catalán*, es una piedra que cubre y descubre, situada a 500 m al 132º de *punta Rambla*.

- *Piedra Muerta - Leixón de Piedra Muerta*: son las crestas extremas que velan en bajamar de un arrecife. Se hallan a 390m y 600m de *cabo Vicos*, en dirección al 210º y 206º respectivamente.

Islote Boeiro o *Agoeiro*: es un conglomerado de rocas escarpadas al SSW de *cabo Vicos,* a 1,1 millas de distancia, que se eleva 21m sobre la mar, y cuyo pico más alto es conocido por *la Freitosa*. El arrecife que lo rodea, sembrado de piedras que descubren en bajamar, avanza por el E 300m.

Bajo Carrumeiro: a 600m al 065º de *cabo Vicos*. Es de piedra y lo cubren 3,2m de agua en bajamar viva.

Castros de Agoeiro: se da este nombre a tres bajos de piedra situados al S y SW del *islote Boeiro*, sobre los cuales arbola considerablemente y llega a romper la mar cuando reinan temporales del tercero y cuarto cuadrantes. Constituyen serio peligro por ser los más avanzados de la entrada S de la ría de Vigo.
Castro de Agoeiro: sale este bajo 860m en dirección SW de la extremidad S del *islote Boeiro*. Lo cubren 7,5m de agua en las grandes bajamares.

Agujas de piedra: al SW de los bajos *La Barrosa* y *Cruz de Almena*, e inmediatas a ellos, hay dos agujas de piedra sobre las que sondan 6,2m y 4,1m.

Marco Histórico.

No es el marco del presente trabajo lugar para analizar la historia de los archipiélagos que componen el **Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia**, nos ocuparemos aquí exclusivamente de los restos materiales que, producto de la actividad humana, han quedado bajo las aguas y son hoy parte del Patrimonio Cultural.. Estudiaremos por lo tanto todas las referencias accesibles a propósito de los restos materiales que se conservan, o se conservaban, en los fondos marinos que rodean estas islas.

Las islas atlánticas de Galicia pueden parecer aisladas y fuera de cualquier corriente cultural de las que hicieron moverse al mundo. Existe, sin embargo, un aforismo en historia que dice que la civilización *cabalga sobre las olas*: esto es, que los pueblos se comunican e interrelacionan (para lo bueno y para lo malo) a través del mar. Sólo una visión excesivamente continental puede hacernos cerrar los ojos ante el hecho de que frente a las costas de las islas que forman el Parque Nacional cruzaron todas las culturas y civilizaciones que han existido en la historia de Europa.

Ya siglos antes del nacimiento de Cristo, frente a estas costas navegaron los primeros exploradores de los que tenemos noticias, despejando para la historia las brumas en las que se encontraba el mundo atlántico frente a la luz del conocimiento que localizada en el Mediterráneo. Antes de ellos navegaron los marinos que establecieron una cultura apoyada en las costas de la Europa Atlántica y que extendieron su comercio hasta bien entrado el Mediterráneo. Posteriormente, Roma, con Julio César a la cabeza, expandió su imperio, primero, y utilizó como racional vía de transporte. Este Océano también acogió a los pueblos que tras la decadencia del Imperio se lanzaron sobre sus despojos. Pasaron también normandos y árabes, los barcos del Imperio Español, ingleses en sus depredaciones, franceses (unas como amigos, otras en duro enfrentamiento). Se vieron pasar buques en tráficos inocentes, en investigaciones científicas y en todas las actividades de las que es capaz el ser humano. Todos ellos pasaron por estas aguas y muchos pagaron un tributo por ello.

La situación de las islas, lo abrigado de sus fondeaderos y la existencia de agua dulce las hicieron adecuadas para aprovisionamiento de embarcaciones y como punto de refugio ante condiciones adversas del mar. Asimismo se vieron expuestas a la atención de cuantos piratas e indeseables frecuentaron estas aguas y que, en ocasiones, recalaron en las islas provocando que éstas fueran abandonadas durante largos períodos ante la imposibilidad de defensa de sus moradores.
Así, las aguas del actual Parque Nacional fueron visitadas por normandos ingleses y berberiscos "*que ancoran y refrescan con la misma seguridad que bajo las torres del mar Bermejo*". Los habitantes de las villas cercanas llegaban a decir que el "*Emperador de los turcos era señor de estas islas*".

Las islas pasaron por diversos momentos en cuanto a su población, en función de la seguridad de los mares y de los peligros que desde él se proyectaban sobre las costas, hasta el momento actual en que su despoblamiento viene provocado por motivos socio económicos. Así, fueron habitadas intermitentemente hasta finales del siglo XIX en el caso de *Cíes*, bien entrado el siglo XX en el caso de *Sálvora* y hasta nuestros días en *Ons*.

Con objeto de aprovechar la situación cercana a los caladeros de pesca, en las islas se establecieron, hasta mediados del siglo pasado, varios establecimientos fabriles dedicados a la conservación y transformación del pescado. Estos establecimientos escogieron para situarse aquellos puntos dotados de agua dulce y con fácil acceso desde el mar.

Con respecto a la riqueza arqueológica que la presencia humana ha dejado en las aguas en torno al Parque Nacional, queremos poner como ejemplo las palabras que otros autores antes que nosotros han pronunciado ccn respecto al archipiélago de *Cíes*:

> *Las aguas inmediatas a estas islas, situadas a la entrada de la ría de Vigo, constituyen, por sus características, uno de los puntos del litoral gallego más frecuente en naufragios. Son abundantes los restos de pecios, principalmente de los siglos XVIII – XIX, ampliamente conocidos y visitados por los submarinistas. Debido a ello, puede afirmarse que se trata, asimismo, del lugar donde el furtivismo arqueológico submarino presenta una mayor actividad.*

En cartas y portulanos medievales la *isla del Norte* o *de Monteagudo* era denominada *Flama* o *Flamia*, por la probable presencia de una luz o señal en la misma probablemente vinculada a la presencia eremítica detectada en la isla. En la parte emergida del archipiélago existen numerosos asentamientos de épocas muy diferentes que son susceptibles de ser estudiados y explotados, no sólo como fuente de conocimiento, sino como elementos que den realce a la oferta del Parque.

Se citan hallazgos en las islas pertenecientes a momentos tan antiguos como el Paleolítico Medio o a otros tan sugerentes como la Edad del Hierro. El momento romano también tiene su ejemplo y la Edad Media en base a los monasterios y eremitorios repartidos en varias de las islas.

Por último, el mundo contemporáneo rural y *protoindustrial*, se encuentran también representados en casi todas las islas, mostrando una imagen fósil del devenir humano fácilmente aprovechable como recurso.

Relación de hallazgos, pecios y naufragios de interés histórico en la zona.

Hallazgos y pecios.

En este apartado pasaremos a detallar aquellos hallazgos de objetos de interés patrimonial que han sido localizados en el Parque Nacional o en sus inmediaciones, y que pueden ser de interés para el trabajo que nos ocupa.

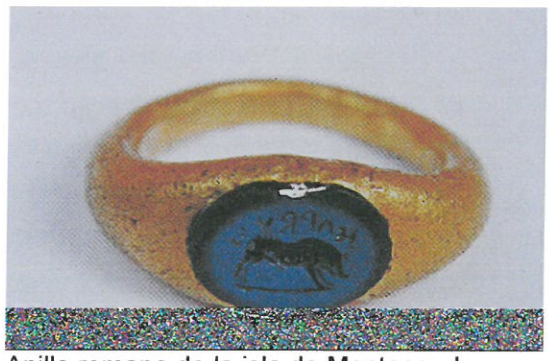
Creemos necesario hacer constar que estos elementos que pasamos a describir no son más que un porcentaje de los objetos extraídos de estas islas, por cuanto los hallazgos se han venido produciendo desde épocas de las que no nos han llegado noticias. Por esto es que los elementos descritos más adelante han sido extraídos en las últimas décadas, careciendo de noticias de hallazgos en momentos anteriores. Resulta casi una certeza la posibilidad de que numerosos hallazgos y extracciones no han sido comunicados, divulgados o recogidos por nuestras fuentes, y, por lo tanto, carecemos de cualquier información sobre ellos.

Punta do Cabalo: algunos autores[3] sitúan cerca de este punto un pecio de edad contemporánea que quizás pudiera corresponderse con el del vapor británico *Samwater,* hundido en este punto en 1947 o con el español *Cabo de la Plata* embarrancado en 1952.

Pedras Cantareiras: en sus inmediaciones algunos autores[4] sitúan el naufragio de un buque contemporáneo desconocido.

Playa de Figueiras: frente a esta playa, y durante las tareas de limpieza de los fondos tras el naufragio del *M/T Prestige*, se localizaron y fueron extraídas 2 ó 3 anclas líticas del mismo tipo que otras que veremos en diferentes puntos de las islas.

Punta Muxieiro: frente al monolito erigido en este punto algunos autores sitúan un depósito cerámico compuesto por ánforas y cuencos que se identifican como romanos. Nos atrevemos a ponerlo en relación con la localización en el espacio intermareal próximo de un anillo de oro romano con entalle, aunque sin datos objetivos acerca de su relación. Este hallazgo, realizado en 1947, en el espacio comprendido entre la playa de los alemanes y el embarcadero de Rodas, fue datado en el siglo II d. C.



Anillo romano de la isla de Monteagudo
LUACES ANCA, X., TOSCANO NOVELLA, C., 1998.

O Lago: en el lago que se sitúa entre las dos islas situadas más al norte se localizaron varios objetos como el asa de un ánfora. Asimismo, en este punto bajo las aguas se conservan los restos de lo que pudo ser un vivero o cetárea. Sus dos

[3] HIDALGO CUÑARRO y otro, 1985.
[4] POTTER, JOHN S., 2002.

construcciones se conservan una en tierra firme y otra bajo el agua consistentes en dos muros paralelos de 50m separados entre sí unos 5m.

Playa de Rodas: algunos objetos de metal muy concrecionados fueron localizados a escasa distancia al sur del *bajo Berrón*, que es el principal peligro en este fondeadero. También frente al arenal en el año 1991 fueron extraídos dos sables muy concrecionados.



Concreción metálica procedente de la playa de Rodas

Otro hallazgo singular frente a esta playa lo constituye un anillo con sello descrito como ducal que se retiró enganchado en el diente de un raño utilizado en labores de marisqueo. También aquí, anteriormente al año 1982 se localizó un ancla de hierro de cronología moderna[5].

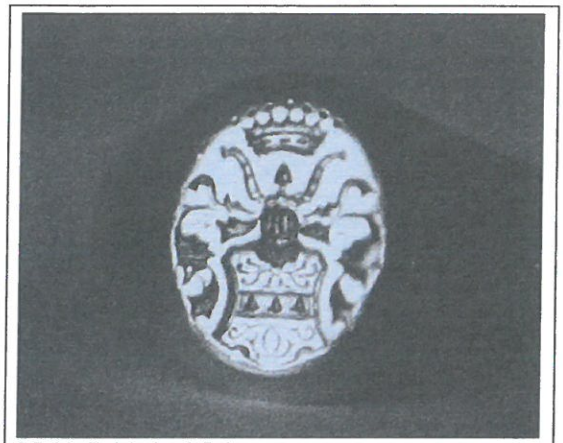
Algunas fuentes dan cuenta de la pérdida en 1800 de un navío inglés en esta playa, que fue incendiado por su tripulación para que no cayese en manos enemigas. Esta noticia no la hemos podido contrastar con otras fuentes y suponemos pudiera tratarse de una confusión con la pérdida en circunstancias similares, el 6 de septiembre de 1800, del navío británico de quinta clase *Stag* en *Punta Subrido*, en el *cabo Home*, ría de Vigo. Ante la ausencia de una investigación *in situ* para comprobar la existencia de este buque, no podemos menos que ponerlo en relación con los numerosos materiales extraídos en este lugar y que ya hemos citado.

Durante la presente prospección se localizaron algunos elementos tanto metálicos como cerámicos que pudieran ponerse en relación con el pecio citado.

Se localizó también en esta zona en el año 1989 un ancla lítica de pizarra, aunque desconocemos si dicho objeto fue retirado por sus halladores, buceadores del SAS García Alén.

[5] HIDALGO CUÑARRO y otro, 1985.

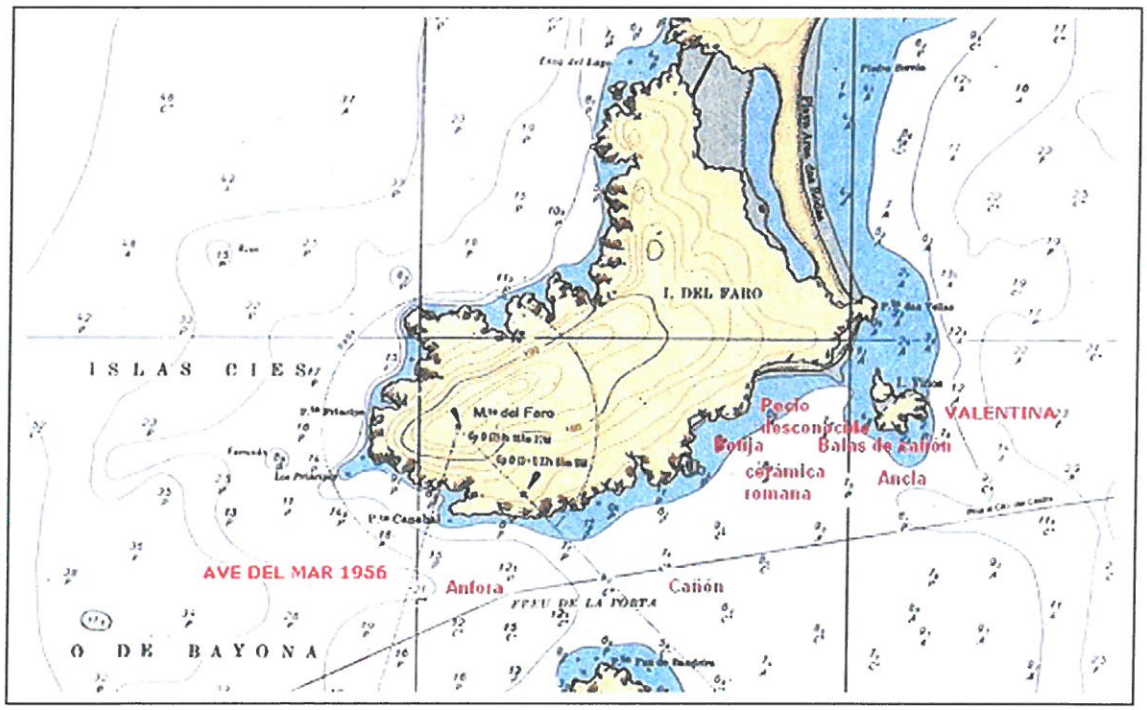
Islote Viños: en las inmediaciones de este lugar se localiza un fondeadero, por lo que no es extraño que en 1994 el pesquero *Alba* recogiera en su aparejo un ancla antigua de 2m de longitud y 2.500 kgs de peso.



Sello del anillo de la playa de Rodas

A este respecto citar que en todas las zonas de fondeo en torno a las islas se han citado hallazgos de anclas perdidas aunque los datos sobre la posición de cada una de ellas es muy incierta.

Otros hallazgos relatados para este lugar han sido una anforeta (botija cerámica) y varios fragmentos de cerámica identificada como común romana. Tres balas de cañón fueron localizadas también en esta área por los buceadores del SAS del Grupo García Alén en 1983.
Al parecer en esta zona se localizan los restos del vapor mercante Valentina objeto de actuación de G. Pino quien tenía concesión para intervenir en la flota de 1702 perdida en Rande. Desconocemos el momento del naufragio, pero éste debió producirse con anterioridad a 1904.



Freu da Porta: en este paso, entre la *isla de San Esteban* y la de *San Martín*, un pescador submarino localizó en torno a los años 80 del pasado siglo, a unos 15m de profundidad, un fragmento de ánfora consistente en cuello, boca y asa. Su clasificación no fue posible por tratarse de una tipología desconocida. La pieza se conserva actualmente en el Museo Arqueológico de Pontevedra.

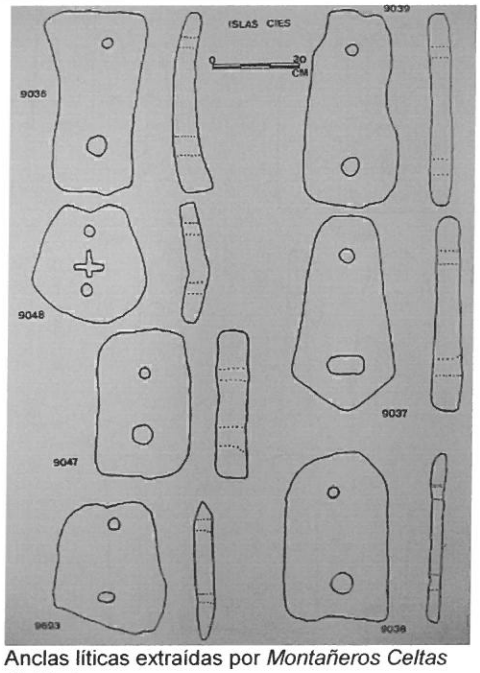
Miembros de la SAS (Sección de Actividades Subacuáticas) del Grupo García Alén localizaron y fotografiaron un cañón que al poco tiempo desapareció. En la actualidad está decorando un jardín privado en un lugar indeterminado.

Playa de Nuestra Señora o del *Chuco*: inmediata al muelle de Carracido, en la *isla del Faro*, en este lugar se sitúa un pecio enterrado bajo la arena a poca profundidad que se define como un "*galeón, posiblemente francés*", aunque desconocemos las razones de ambas atribuciones. Es posible que, en este caso, como veremos en el del vapor *Adriano* en la *playa de San Martín*, un buque en apuros, normalmente debido a una vía de agua, buscase su salvación en la varada en una playa para evitar su pérdida.

Isla Sur: en esta isla, en concreto en torno al *cabo Vicos*, se realizó la única intervención de naturaleza arqueológica en el medio subacuático en el entorno de las *islas Cíes* de la que tengamos noticias. Sus resultados vienen a confirmar datos recibidos por otras fuentes acerca de la riqueza patrimonial en el entorno del *cabo Vicos*, *bajo de Carrumeiro* y *bajo de San Martiño*.

Durante la misma se delimitó una zona de prospección prioritaria coincidente con el litoral inmediato a la parte meridional de la isla Sur, en las proximidades del cabo Vicus. Se tuvo en cuenta para su elección el descubrimiento en tierra firme de una posible explotación minera antigua a cielo abierto, y el hecho de que en un punto de esta agua fueran extraídas recientemente por submarinistas pertenecientes al club Montañeros Celtas de Vigo varias posibles anclas de piedra, consistentes en un cuerpo rectangular o trapezoidal con dos orificios. Estas muy controvertidas piezas presentan paralelos durante la prehistoria de Europa Oriental y Medio Oriente.

Con el ánimo de completar estos datos se realizó una primera y, por el momento, única inmersión en la que se prospectó un pequeño tramo del litoral. Tan sólo pudieron consignarse varios puntos en los que se distinguen grupos de proyectiles de cañón, de hierro, formando mazacotes de concreción. No se extrajo pieza alguna[6].



Anclas líticas extraídas por *Montañeros Celtas de Vigo*

Las anclas a las que se hace referencia en el entrecomillado anterior son siete piezas extraídas en 1982 por buceadores pertenecientes al citado club y que se conservan en la actualidad en el Museo de Pontevedra. El punto de localización se


Recuperación de una plancha de plomo en el Carrumeiro

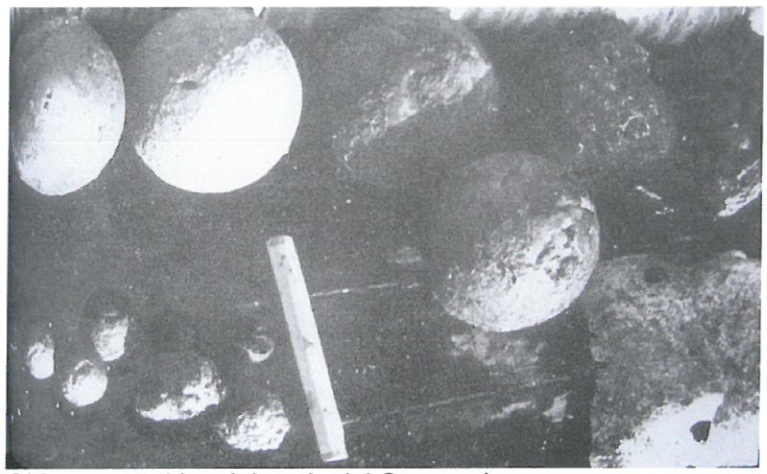
[6] PEÑA, Antonio de la. *Primeras prospecciones arqueológicas* *Pontevedra.*

situaría entre el citado *cabo Vicos* y la *playa de San Martín*.

Son numerosos los hallazgos casuales en toda esta zona:

- En 1985, miembros de la SAS del Grupo García Alén, localizaron un ancla lítica y un fragmento grande de un cañón de hierro.
- En 1990 se localizó otra ancla lítica en la misma zona.
- En 1991 en la zona próxima a la cortada citada anteriormente se localizó un cuello de ánfora con asas y una fragmento grande de panza.

Bajo del Carrumeiro – isla de San Martín: en este lugar fue descubierto un pecio en agosto de 1956 por la *Atlantic Salvage Co.* de John S. Potter, quien se hallaba en el lugar intentando localizar el pecio de un galeón español perteneciente a la flota de 1702, que popularmente se ha venido identificando con el *Santo Cristo de Maracaibo*. Se trata de un pecio del que en su momento se identificaron dos cañones de hierro, uno de 2,5m de longitud y 70cm de diámetro (uno de ellos roto a la altura de los muñones), una uña de ancla, diversos tipos de munición (palanquetas a la española, balas macizas, granadas, cargas de metralla), vasijas de cerámica, piezas del forro de un casco en cobre y plomo, además de porcelana blanca de *Delft*, maderas y clavos de cobre, probablemente del forro del casco.



Objetos extraídos del pecio del Carrumeiro

La falta de datos seguros sobre esta intervención nos lleva a intentar inferir conclusiones que no podemos considerar como definitivas en base a pequeños detalles.



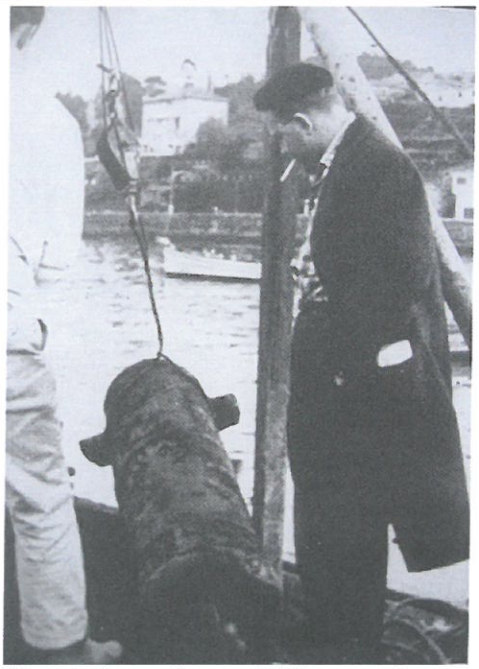
Detalle de uno de los cañones del Carrumeiro, se muestra el grabado de la *Broad Arrow*

Podemos sospechar que en este punto se perdieron, o tocaron, al menos dos buques en base a los relatos de sus halladores de haber localizado planchas de plomo que identifican como parte del forro de un buque. Sin embargo, una lectura atenta del relato de las operaciones en este bajo nos dice, en determinado pasaje, que el espesor de este forro era de 1cm, lo que es desmesurado para un uso como el propuesto. Por este motivo, los mismos halladores ponen ciertas dudas en cuanto a su adscripción funcional a las piezas localizadas. Es más, el tamaño de la pieza

ofrece asimismo dudas en cuanto a su función, por cuanto hasta ahora los forros conocidos para embarcaciones se conseguía en base a láminas mucho más pequeñas que las planteadas. Un uso habitual para láminas de plomo en la época era forrar las santabárbaras de los buques para impedir la formación de chispas que pudieran inflamar la pólvora aquí custodiada. Este forro también se realizaba en cobre en otros casos.

Uno de los cañones presentaba un grabado representando una punta de flecha "*Broad Arrow*", característica de todos los objetos y bienes pertenecientes a la Armada Real Británica. De los materiales se dedujo que dicho pecio podría pertenecer a un navío del s. XVIII, posiblemente británico.
Nosotros creemos haber identificado este pecio con el resultado del naufragio del buque británico *H.M.S. Júpiter,* perdido en 1808 al entrar en la ría de Vigo.
Los cañones, junto con la mayoría de los objetos a ellos asociados, fueron retirados por los buceadores de la citada compañía desconociéndose en la actualidad su paradero.


Proyectil de hierro en el bajo Carrumeiro


Otro de los cañones del Carrumeiro

En este mismo bajo continúan siendo visibles restos de elementos metálicos que son reconocibles por balas de cañón, algunos de los cuales son expoliados con relativa asiduidad. Además, se ha recogido la noticia de la localización en este punto de un plato identificado como de cerámica común romana. Esto último, unido a la noticia de la existencia de dos tipos de forro de embarcación de materiales distintos (lo cual hace físicamente imposible que sean de un mismo buque por problemas de compatibilidad electroquímica), nos lleva a barajar la posibilidad de que en el mismo punto se perdiera más de un buque.

Cabo Vicos: frente a este accidente se localizaron, en un fondo de 18 metros, unos 30 lingotes de hierro blanco, asociados a estos restos se sitúan fragmentos de madera y hierros retorcidos que sin duda pertenecen a un pecio.

Islote Boeiro: varias fuentes sitúan en este lugar, en concreto en una de sus paredes, a unos 6 ó 7m, un cañón de hierro incrustado entre las rocas.

Castros de Agoeiro: en este punto embarrancó, aunque pudo salvarse, un buque de la Armada Real Inglesa, el *H.M.S. América,* en 1847, al mando de Sir Thomas Maitland.

4:45 p.m. El barco (...) chocó contra una roca, supuestamente Os Castros, que no figura en la carta del Almirantazgo(...). La roca llamada Boeiro se hallaba en aquel momento a una distancia de media milla al NE ½ N (...). Tanto antes como después del choque lanzamos 20 brazas de cuerda sin que tocase fondo. [7]

El Coronel Gowen, en uno de los intentos de localización de los supuestos tesoros de Rande, pensaba que en este bajo fue donde chocó el *Sto. Cristo de Maracaibo*.

Cruz de Almena: en la base de esta piedra, buceadores de la *Atlantic Salvage Co.* localizaron "bloques de construcción" y algunas láminas de cobre esparcidas por el fondo. En las proximidades de este bajo es habitual localizar restos metálicos, balas de cañón y trozos de madera.

Bajos Forcados: en el bajo de este nombre se localizaron los restos del vapor inglés *Bonika*, naufragado en 1874.

Naufragios.

Una pauta para el estudio de los naufragios es que los mismos se concentran principalmente en dos puntos: por una parte en aquellos parajes que, situados en las inmediaciones de las rutas de la navegación, presentan algún peligro para la nevegación, y, por otra parte, aquel donde confluyen los buques, principalmente en los puertos y sus accesos. Este último es precisamente el caso del archipiélago de las Islas Cíes, por cuanto el tránsito de buques a o desde el puerto de Vigo, a través de unos pasos donde son relativamente peligrosos una serie de bajos en ellos situados, ha provocado, a lo largo del tiempo, la creación de un registro arqueológico cuya riqueza hoy por hoy sólo somos capaces de aventurar.

Somos conscientes de que los buques perdidos más recientemente no pueden alcanzar el capítulo de objetos de interés patrimonial pero creemos necesario resaltarlos por dos motivos principales. El primero de ellos es el de conocer el propio Parque, en concreto sus fondos y saber lo que éstos conservan. El segundo de los objetivos tiene una explicación más interesante desde el punto de vista patrimonial, y es que estos naufragios son fácilmente extrapolables a periodos anteriores, por cuanto donde se produce un accidente marítimo es muy posible que anteriormente se produjeran otros. Obtendremos así un cuadro de naufragios con zonas de concentración donde existen mayores posibilidades de localizar elementos del patrimonio histórico.

En las tareas de documentación de los naufragios se localizaron un mayor número que los expuestos a continuación, pero al producirse a una distancia mayor de la zonificación facilitada hemos decidido no incluirlos. Tampoco enumeraremos las numerosas embarcaciones de pesca artesanal perdidas por su escasa entidad.

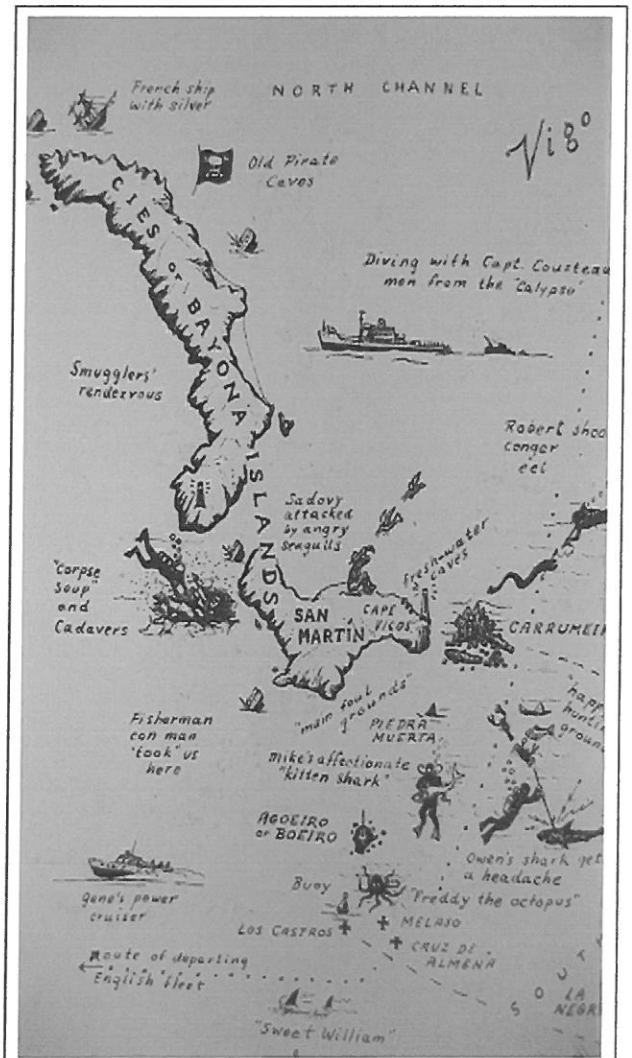
Datos más exhaustivos de cada uno de los buques descritos se encuentran en el anexo correspondiente, así como otros cuya entidad o dudas acerca de su situación exacta nos ha hecho no incluirlos en la siguiente relación.

---

[7] Diario de a bordo del H.M.S. América

El primero de los naufragios de los que tenemos noticias se produce en el año 899, cuando una flota musulmana al mando de Walsd Ben Abdelhamid Ben Ganim, se dirigía, por orden de Muhamad I, al norte de la Península. Sorprendida la flota por una tempestad a la altura de la desembocadura del río Miño, casi todas las naves se estrellaron contra la costa en la zona de Cíes – Bayona o se perdieron en alta mar. Las embarcaciones supervivientes fueron atacadas posteriormente por galeras pontevedresas que apresaron varias naves.

-El *Santo Cristo de Maracaibo* es el maufragio que más fama ha alcanzado a nivel mundial de todos los buques perdidos en aguas de Galicia, y ello es debido a la leyenda del gran tesoro que transportaba en el momento de su naufragio. El origen de su pérdida se encuentra en la conocida como *batalla de Rande*, donde se produce la pérdida de la Flota de la Plata de 1702 a manos de una flota anglo – holandesa. Este barco fue una de las escasas presas que pudieron hacer los agresores entre los 25 barcos franco españoles. La tradición sitúa a este buque como el más ricamente cargado de toda la flota. Hoy en día sabemos que mucho de lo que creíamos conocer no es verdad, ni probablemente contuviese un tesoro en el momento de su naufragio, ni siquiera que éste fuera su nombre, pues parecen surgir dudas acerca de su identidad.



La primera cartografía que hemos podido recoger con temática histórica relativa a Cíes es la realizada por John S. Potter durante su búsqueda por el galeón de las islas Cíes (1956)

También conocido como el galeón del *Monmouth* tocó en algún punto del archipiélago de las *islas Cíes*, con toda probabilidad en algún bajo situado en las proximidades de la *isla de San Martín*. Los esfuerzos de sus captores por salvar su presa fueron vanos. El barco se hundió y hoy en día descansa en algún punto que varía, según quienes pretendieron localizarlo, entre las 25 millas a partir de las islas o en alguno de los bajos que rodean las islas. El barco ha desaparecido, pero no su leyenda, que provoca que cada cierto tiempo surja una iniciativa que pretenda su localización y la recuperación de su supuesto tesoro.

El *Júpiter*, botado en 1778 en Rotherhite, es un pequeño navío de 50 cañones de la Armada británica, casi del tamaño de una fragata, que hoy en día enriquece el patrimonio arqueológico del Parque Nacional tras su naufragio el 10 de diciembre de 1808.

Este navío, después de haber sido objeto de una reparación, recibió órdenes de dar escolta a un convoy encargado de reembarcar al ejército británico que al mando de Sir John Moore venía retirándose hacia Galicia empujado por el ejército francés. Se perdió tras chocar contra una roca sumergida la noche del 10 de diciembre cuando entraba en la ría de Vigo sin intentar siquiera conseguir un práctico. Su comandante, el capitán Baker, fue amonestado por estos hechos en la corte marcial celebrada el 10 de enero de 1809. El pecio de este buque lo hemos identificado, en base a los objetos localizados y el lugar donde se produjo, con el existente en el *bajo del Carrumeiro*, junto a la *isla de San Martín*, teniendo en cuenta la posibilidad de que se perdiera más de un buque en este punto. Las características de los restos hallados en este punto y su contraste con los datos bibliográficos conocidos nos lleva a esta convicción.

Los elementos de cobre, pertenecientes al forro del casco, localizados en la zona, nos sitúa en un espacio temporal coherente con este buque, lo mismo que el resto de los materiales localizados en el área. El lugar también corresponde con aquél frente al cual debiera discurrir su ruta al entrar en Vigo. Por último, la adscripción nacional nos la ofrece uno de los cañones retirados de este punto, el cual una vez libre de la concreción que lo recubría, dejó a la vista el grabado de la "*Broad Arrow*", símbolo de todos los materiales pertenecientes a la Armada Real Inglesa.

En los *bajos Forcados* se perdió el vapor *Bonika* en el año 1874. Sus restos fueron posteriormente localizados por buceadores del SAS García Alén.

En la *playa de San Martín* embarrancó el vapor *Adriano,* en el año 1886, para prevenir su pérdida total a causa de una vía de agua de origen desconocido. Posteriormente se pudo recuperar su máquina

El naufragio del vapor francés *Asturianne* fue causado por el pánico más que por causas derivadas de la situación especial de los *bajos de los Biduidos* en la entrada de la ría de Vigo. Este buque se encontraba navegando fuera de las rías cuando su tripulación vio o quiso ver un submarino alemán. El temor a ser hundidos hizo que inmediatamente se dirigiera al interior de la ría de Vigo para buscar refugio aunque encontró su fin al contacto de los bajos situados al norte de las *Cíes*. No sabemos si existía tal submarino alemán en la zona.

Este buque inició una "dinastía" de naufragios en estas piedras que no iba a terminar, al menos en los datos a los que hemos tenido acceso, hasta el año 1928. El siguiente en probar la dureza de estos bajos fue el vapor español *Itálica*, en 1922, perteneciente a la compañía *Ibarra* que embarrancó envuelto en la niebla en tan peligroso paraje.



Viuda y huérfanos del patrón del *4 Hermanos*, ahogado en las inmediaciones de las islas Cíes (foto Ksado)

Solo 5 meses después de la pérdida del *Itálica*, el griego *Spyridon*, y a causa también de la niebla, "bajaría" a hacer compañía al español.

- Son numerosos los naufragios de embarcaciones pesqueras que se produjeron en o en torno a estas islas. La poca entidad de la mayoría de ellas ha provocado que en ocasiones no haya llegado hasta nosotros noticias acerca de su pérdida o que la misma no sea de entidad para los fines del presente documento. Ejemplos de lo dicho son embarcaciones como el *Laureano Monte-negro*, también en los *Biduidos*, el *Cuatro Hermanos* con pérdida de 6 vidas en el entorno de las islas en 1934, o el más famoso de todos, *El Ave del Mar* en el *Freu da Porta* en 1956, con 26 fallecidos.

También al norte de las *islas Cíes,* aunque en este caso en la *punta do Cabalo*, embarrancó el británico *Samwater*. Se encontraba sin tripulación, que había abandonado el buque a consecuencia de un incendio a 35 millas de Finisterre.

En este mismo lugar se produjo, apenas 5 años después, la pérdida del mercante español *Cabo de la Plata* en 1952 con carga general.

El *Ave del Mar*, en el *Freu da Porta*, es el naufragio más famoso de todos los barcos perdidos en este archipiélago, con la excepción del galeón del *Monmouth*, el popularmente conocido como *Santo Cristo de Maracaibo*. El elevado número de fallecidos, y que la mayoría de ellos fueran vecinos del puerto de Cangas, y varios parientes entre sí, hizo que la fama del mismo perdurase más que otras tragedias en la misma zona. Otra circunstancia que hizo de éste un naufragio excepcional es que es uno de los primeros ejemplos donde fueron utilizados buceadores autónomos en tareas de salvamento, en este caso de los cuerpos de los fallecidos, y ello fue por la desinteresada colaboración de los buceadores de la Atlantic Savage Co. de John S. Potter que se encontraba en esas fechas prospectando los fondos de las *Cíes* en búsqueda de los restos del galeón del *Monmouth*.

Dos buques cierran de momento la lista de los naufragios en este archipiélago El primero es el del buque tanque noruego *Polycommander*, el cual después de provocar la mayor marea negra en estas costas en mayo de 1970 fue retirado de los bajos donde embarrancó al este de la isla del norte. El último de los naufragios es el más trágico de todos ellos pues supuso la desaparición de 27 hombres en el pesquero *Marbel* perdido en la *ensenada de Lago* en 1978



Colección de anclas líticas recuperadas durante la presente prospección

3.- OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El objetivo del presente proyecto es dar cumplimiento a las exigencias de la ***Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia*** en cuanto al estudio y cartografia de restos de interés patrimonial submarino que pudieran ser localizados en las zonas propuestas de prospección en el entorno de las islas Cíes.

El Estudio se centró en los siguientes puntos básicos:

-Ejecutar una prospección superficial intensiva del área designada.
-Examinar la matriz geológica donde se insertan los diversos objetos y pecios localizados.
-Evidenciar el nivel arqueológico de conservación de los elementos de interés patrimonial.
-Documentar las primeras pruebas en el registro arqueológico.
-Evaluar contextualmente y cartografiar los diversos ítems visibles en el conjunto del área prospectada.

El Estudio se centra en los siguientes puntos básicos:

1.- Recopilación de la información previa de patrimonio marítimo en la zona.
2.- Identificación y propuesta de la zona de estudio.
3.- Propuesta metodológica de la prospección.
4.- Análisis e interpretación de los datos obtenidos.
5.- Resultados y conclusiones.

.- Anexo cartográfico y material gráfico (dossier fotográfico).
.- Relación de naufragios de interés histórico ocurridos en la zona.

Se pretende conocer y así salvaguardar el patrimonio arqueológico existente en el área de estudio mediante la valoración de los riesgos o impactos posibles, estableciendo para ello las medidas correctoras precisas en cada punto.

Para todo ello, una vez efectuadas las actuaciones pertinentes de gabinete y obtenidos los permisos necesarios, se prospectó intensivamente el área propuesta.

4.- PLAN DE LOS TRABAJOS

Una vez obtenido el permiso de control arqueológico por parte de la Dirección **Xeral do Patrimonio**, se procedió a la realización de tres fases para llevar a cabo los trabajos:

1ª fase

Movilización y desmovilización de equipos

Incluyó el embalado, traslado, desembalado y emplazamiento a bordo de todos los equipos necesarios para la realización de los trabajos así como de los elementos necesarios que permiteron su manejo por parte de los técnicos designados. Así como su posterior retirada una vez concluida la campaña de prospección.

2ª fase

Realización de la campaña de prospección mediante buceador

Consistió en la supervisión de los fondos del área de estudio para detectar cualquier elemento de naturaleza arqueológica que aflore sobre el fondo.

Se realizaron como es habitual en este tipo de trabajos mediante la realización de transeptos en el área objeto de estudio.

3ª fase

Trabajos de Gabinete.

Entre los trabajos específicos de esta fase están el análisis de la documentación de los estudios previos y de los resultados de la segunda fase detallada más arriba.

5.- METODOLOGÍA

Los trabajos de campo se desarrollaron entre los días 14 de mayo y 1 de junio de 2007.

Prospección previa

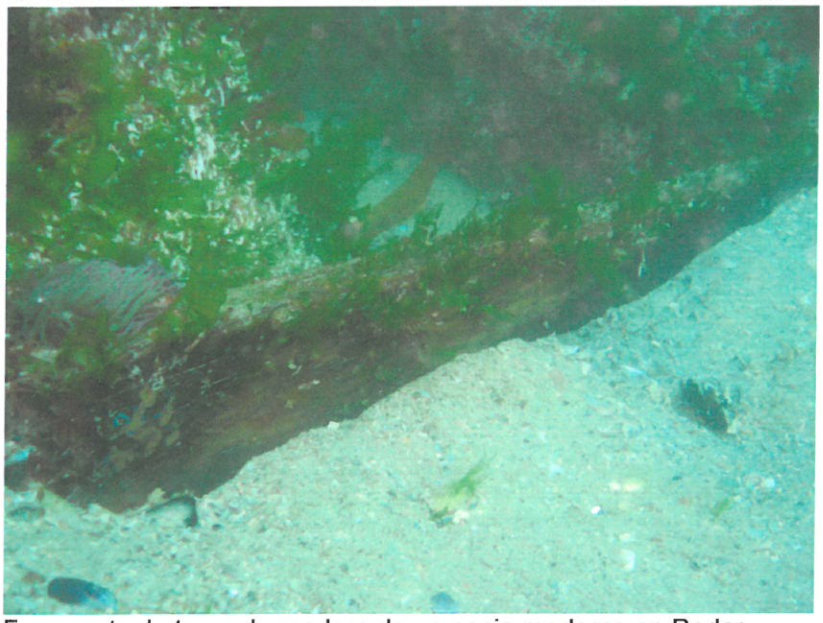
El sistema de prospección subacuática se basó en **buceadores** que prospectaron los fondos mediante los siguientes sistemas:

-calles

-filieres

-búsquedas circulares

El conocimiento arqueológico de este tipo de intervenciones depende en gran medida de la información previa que se disponga antes del comienzo de las obras. La información histórica acerca de puntos de interés patrimonial en las inmediaciones a los cuales se puedan asociar yacimientos subacuáticos es fundamental, así como el conocimiento de naufragios producidos en la zona cuyos pecios con casi total probabilidad se habrán conservado hasta nuestros días. Otro factor a tener en cuenta es el conocimiento previo que podamos tener de la zona desde el punto de vista arqueológico. Los escasos datos previos fueron empleados a la hora de planificar la actuación arqueológica.



Fragmento de traca de madera de un pecio moderno en Rodas

El primer paso consistió en la acotación exacta del área a prospectar sobre la que posteriormente se realizará la obra, se tomaron posiciones D.G.P.S. y se balizó la zona de prospección.

6.- DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

Los trabajos se desarrollaron en cuatro fases que genéricamente denominamos:

1.- Estudios previos. Redacción del proyecto
2.- Trabajos de campo
3.- Análisis de la información
4.- Redacción de documentos y memoria final

Una vez obtenido el preceptivo permiso de por parte de la ***Dirección Xeral do Patrimonio***, se procedió a la realización de las fases previstas en el proyecto.

El presente trabajo contó con la colaboración de las siguientes instituciones: Federación Gallega de Actividades Subacuáticas, Asamblea Local de La Coruña de la Cruz Roja Española, Instituto de Estudios en Arqueología Marítima y del **Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia** que mediante la aportación de personal y de embarcaciones resultó fundamental a la hora del desarrollo de los trabajos.

Es de justicia destacar en este punto la absoluta cooperación y la buena disposición del personal del Parque a la hora de colaborar con el desarrollo de esta prospección. Los trabajos hubieran resultado mucho más penosos sin la colaboración de los tripulantes de la embarcación neumática de apoyo y del resto del personal que se vio involucrado en su desarrollo.

Prospección subacuática

Se realizó en primer lugar en gabinete una cartografía del área que sería la base para la realización de la prospección. Una vez en la zona se procedió a un balizado del área objeto de prospección, realizada mediante la utilización de buceadores dotados con equipos de buceo autónomos.

Llevaron a cabo la prospección una pareja de buceadores por turno, estos profesionales estaban titulados para las características de la intervención y tuvieron el apoyo de un patrón y un marinero encargados de la embarcación de superficie.

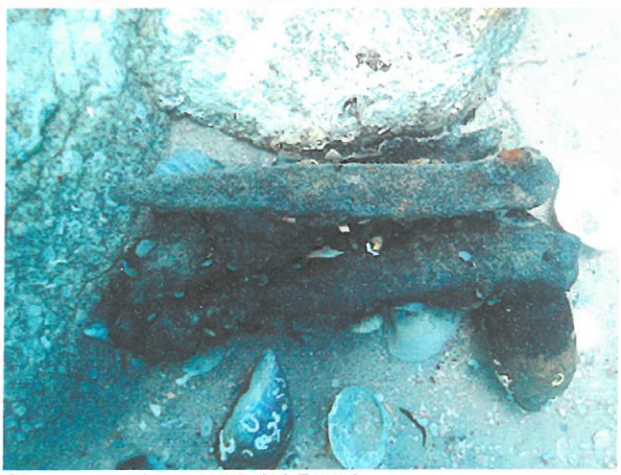
La profundidad máxima alcanzada fue de 19,4 m y la visibilidad osciló entre dos y 9 metros, el tiempo total de inmersión fue de 1304 minutos por buceador

Los fondos del área estudiada están formados principalmente por piedra y arena en la zona de la playa de Rodas y del Freu de la Porta. De destacar que el comienzo del desarrollo de las diferentes especies de algas condicionó en parte los trabajos, principalmente y tal y como indica su nombre, en la zona del Carrumeiro. De todas maneras, al estar al comienzo de la estación las molestias no fueron excesivas.

Punta Muxieiro – muelle de Rodas

La playa de Rodas es el fondeadero más adecuado de todo el archipiélago con un evidente peligro para la navegación constituido por el bajo del Berrón situado en la mediania del tramo norte de la playa. Las posibilidades por tanto para localizar elementos de einterés patrimonial en esta área era muy alta.

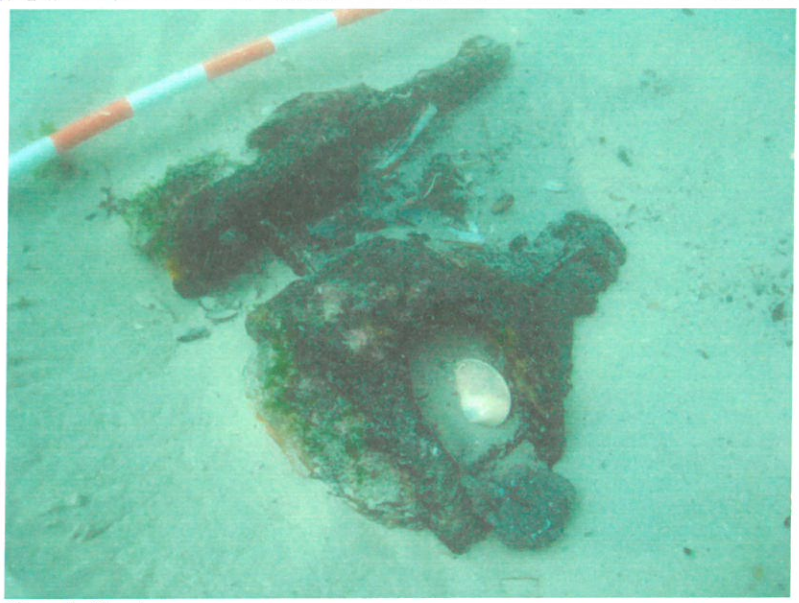
Los elementos de interés patrimonial localizados en esta zona se correspondieron exactamente con las previsiones. Por una parte fueron localizados uno o dos pecios y por otra se hallaron materiales provenientes de embarcaciones por pérdida o abandono una vez amortizados.


Clavos en el entorno del Berrón

En torno al bajo del Berrón, hoy balizado con un mástil por su evidente peligrosidad, se han encontrado numerosas concreciones metálicas, la mayoría soldadas a la roca subyacente.

Muy significativa es la presencia de varios elementos metálicos que aparentemente resultan ser un grupo de clavos de hierro o acero de sección cuadrada y de unos 20 – 25 cm de longitud. Su origen naval es evidente y pueden constatar un accidente marítimo ocurrido en este punto con anterioridad.

Dos concentraciones[8] de elementos metálicos mayoritariamente concrecionados fueron localizados en esta zona. Ambos parecen corresponderse con la pérdida de embarcaciones de cronología contemporánea. Los restos descubiertos y que afloran sobre la arena en zonas rocosas se corresponden con elementos metálicos, mayoritariamente de hierro o acero. La distancia máxima que los separa es de 34 m Y la mínima de apenas 16. Lo escaso de esta distancia nos lleva a suponer un origen común para ambos grupos, separados por un banco de arena que probablemente albergue nuevos restos no visibles. Lo afectado de los materiales y su escasa entidad en general nos hace suponer que el buque naufragado fue objeto de extracciones industriales para achatarramiento. Lo protegido de la zona sin duda ha debido de favorecer estas actividades. Este punto fue bautizado como pecio Rodas I.


Maquinilla de pesquero

Entre los elementos localizados llaman la atención la gran cantidad de cable de acero localizado. La utilización de este material no se circunscribe sólo a la pesca sino que ha sido – y es – utilizado en la jarcia que sustenta la arboladura de los buques.

Una traca de madera localizada en la dispersión (WPT32) podría ponerse en relación con el pecio, siendo así, la presencia de restos de pintura de colorazul sobre ella podría resultar un indicio acerca de su antigüedad.

Otro elemento destacable resulta ser un asa de sítula o caldero[9] localizada mediante detector de metales en el arenal comprendido entre el Berrón y la playa. De cronología imprecisa, este elemento quizás habría que ponerlo en relación con

[8] WPT's: 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33,34, 92, 93, 95, 96, 98.
[9] WPT 102

los hallazgos citados de elementos de época romana como sables, un anillo y otros elementos.

El elemento más significativo de todos los localizados lo constituye un único fragmento cerámico[10] con decoración plástica que identificamos con el momento cultural castreño. Este elemento se localizó aislado sobre el fondo de cascajo al este del Berrón. La zona fue prospectada más intensamente, incluso con detector de metales aunque no ofreció ningún resultado. Lo poco rodado del fragmento, su relativo gran tamaño – con relación a la pieza original – y su fragilidad dado lo fino de sus paredes nos lleva a considerar que dicha pieza tiene un origen claramente subacuático, es decir, su deposición fue originalmente el fondo del mar. Cualquier otro origen habría afectado más a la pieza.

Como ejemplo de lo utilizado de este punto para resguardo de embarcaciones tenemos la presencia de una maquinilla mecánica de un pesquero. Esta pieza constituída por un eje de camión dotado de diferencial se ha venido utilizando principalmente para la pesca al arrastre artesanal, principalmente en la captura de especies de bivalbos como zamburiña, vieira y similares. Este elemento se hallaba casi por completo enterrado en la arena, entre los muertos de fondeo existentes en el lugar, y desconocemos por el momento si su presencia está relacionada con algún naufragio o bien se trata de un elemento amortizado. En cualquier caso este elemento es un testimonio de la utilización como refugio o fondeadero de embarcaciones

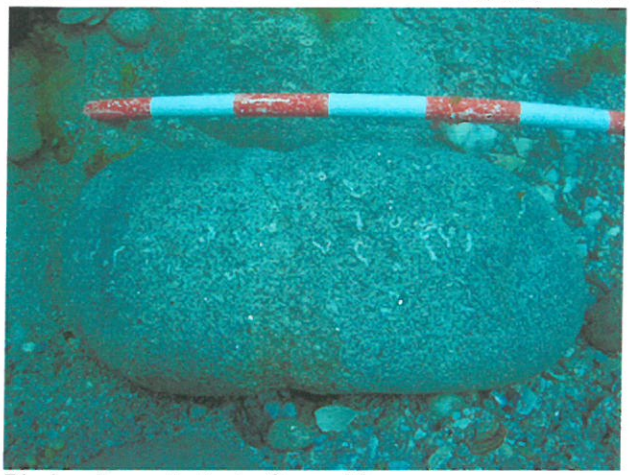
Freu de la Porta

Esta zona, divisoria entre las islas del norte y la del Sur o de San Martín, se prospectó en el área norte. Destacan en la zona prospectada el islote Viños y el muelle de Carracido. Ambos accidentes han ofrecido los más claros referentes desde un punto de vista patrimonial.

El área más profunda de la zona del Freu, en concreto la más meridional, no ha supuesto ninguna información reseñable desde un punto de vista arqueoloógico o

[10] WPT: 104

patrimonial. Únicamente fueron recuperados algunos – escasos – fragmentos cerámicos de cronología moderna o contemporánea.


Piedra de *poutada* de Carracido

Tanto el muelle de Carracido como el islote Viños presentan claras ventajas a la hora de fondear embarcaciones y por tanto han acumulado un registro arqueológico notable en sus fondos. Este registro está en íntema relación con el uso de estos parajes como fondeaderos por lo que no es de extrañar que los elementos más representativos localizados sean precisamente piezas de fondeo líticas amén de alguna otra contemporánea.

Estas piezas de fondeo pueden a su vez utilizarse tanto para aparejos que de esta manera quedan firmes en el fondo evitando su desplazamiento por la acción del mar como para fondear embarcaciones. Al primer tipo corresponderían aquellos elementos más sencillos en base simplemente a piedras más o menos rectangulares o prismáticas y a los segundos los tipos de anclas líticas o los de anclas de tipo poutadas. Este último tipo es difícil de distinguirlo del utilizado para fondeo de aparejos y sólo su situación en fondeaderos o en caladeros aptos para la pesca nos permitirán diferenciar su uso en una u otra tarea, y aún así con todo tipo de precauciones.

La extraordinaria abundancia de estos elementos presentes en prácticamente todos los parajes susceptibles de provocar su pérdida ha hecho que fuera de todo punto imposible situar todos los hallazgos. Sí se han posicionado las principales concentraciones.


Ancla lítica ensenada de Carracido

Tanto en el islote Viños como en el entorno del muelle de Carracido se localizaron anclas líticas de dos o tres *oculi*, en el extremo sur del islote Viños y en un bajo situado en sus cercanías, sin embargo fueron localizados elementos que podemos identificar con fondeos de aparejos, probablemente artes de enmalle o palangres. Un solo elemento claramente identificable como parte de una poutada, en concreto un canto rodado granítico, fue localizado además en el fondeadero en torno al muelle de Carracido, esta pieza presenta un piqueteado perimetral con objeto de encajarlo en los elementos de madera que constituyen la poutada.

Identificado asimismo con un elemento de fondeo ha sido localizado un fuste de columna WPT 49. Su hallazgo se produjo fuera de cualquier contexto por lo que achacamos su presencia a una reutilización de este elemento como peso en el fondeo de una embarcación o de un aparejo.

Otros elementos localizados y claramente vinculados a la función de fondeadero de la zona de Carracido lo constituyen varios fragmentos cerámicos de cerámica común de cronología indeterminada.

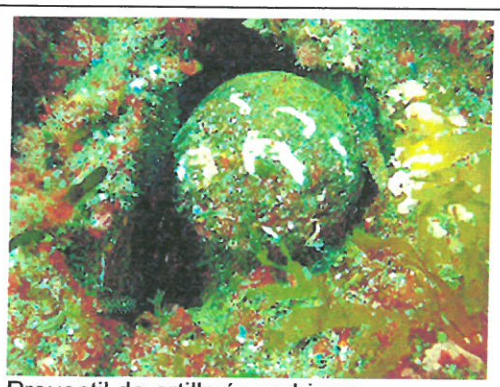
En este paraje, de Freu de la Porta se localizó durante la prospección un pecio sobre la punta de Carracido. Este pecio ha sido bautizado como Carracido I. Parece pertenecer a una embarcación de cronología contemporánea de propulsión mecánica. La presencia de un "paso de hombre" de un tanque de combustible, o de agua, en acero, nos lleva a apuntar esa posibilidad que avala además la presencia

de un fragmento de portillo fabricado en aluminio. Los restos localizados son en general piezas metálicas de pequeño tamaño dispersas por un área muy concreta que se corresponde con una punta que se adentra en el freu navegable que forman los dos grupos de islas del archipiélago de Cíes. Este "estrangulamiento" en este paraje navegable utilizado para entrar en la ría de Vigo por parte de embarcaciones de mediano y pequeño porte lo hace resultar un peligro para la navegación. La ausencia de motores, hélices o calderas nos hace suponer la recuperación de los restos de esta embarcación.

Por último y como confirmación del uso que ha recibido este paraje como fondeadero ha sido localizado un motor semidiésel[11] en un lugar inmediato al muelle de Carracido[12]. Las informaciones recabadas del Guarda Mayor del Parque nos relataron que dicho motor pertenecía a una embarcación que dio servicio a la construcción del "faro da Porta" en la inmediata punta de Canabal. El naufragio se produjo al sorprender fondeada en este punto a la embarcación un temporal que provocó su hundimiento. Este motor descansa junto a un puntal de la grúa que existió en el muelle, el pecio ha sido bautizado como Carracido II.

Bajo Carrumeiro

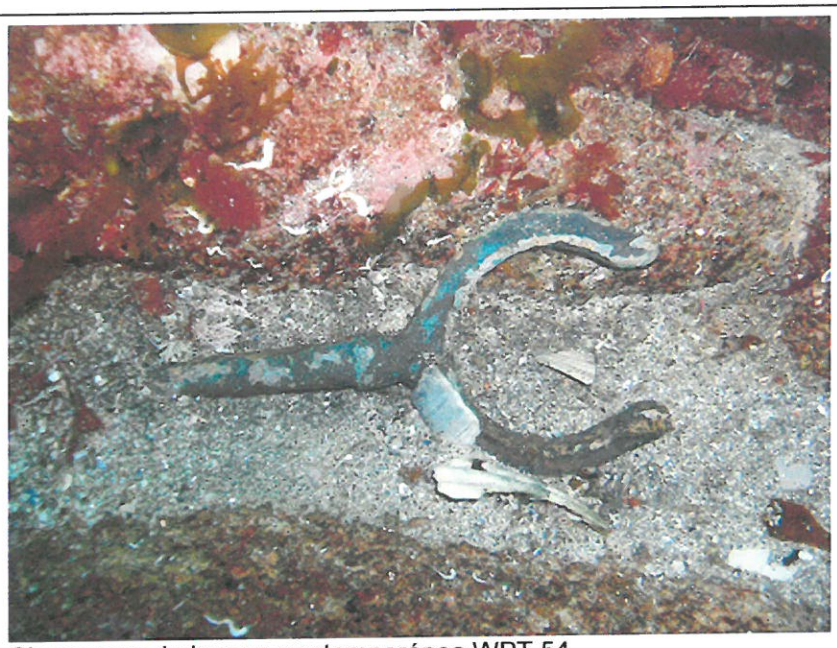
Este punto fue escogido por la conocida presencia de un pecio correspondiente a una embarcación de época contemporánea de nacionalidad británica. La embarcación adscrita a este pecio es el buque de la Armada Británica *H.M.S. Júpiter*. Este lugar fue duramente castigado por cazadores de tesoros (probablemente sea el primer buque expoliado por éstos en toda la historia) y sufrió un considerable expolio durante décadas.


Proyectil de artillería en hierro

No se localizaron nuevos elementos más allá de los restos de este buque que restaron de

[11] También conocido como de cabeza caliente
[12] WPT: 84

las tareas de expolio. Los materiales localizados han sido básicamente munición de tipo esférico macizo y de palanqueta. Pocos elementos metálicos más son visibles sobre el fondo y entre las grietas de la roca, únicamente algunos otros restos metálicos indeterminados son visibles. No hay trazas de otros materiales de naturaleza diferente.



Chumacera de bronce contemporánea WPT 54

7.- RELACIÓN NOMINAL DEL EQUIPO TÉCNICO

El delegado del Consultor y Director de la Prospección Arqueológica ha sido D. **Miguel San Claudio Santa Cruz**, arqueólogo especialista en arqueología subacuática.

Como equipo técnico tomaron parte en los trabajos:

D. **David Fernández Abella**, arqueólogo, buceador.

Como buceadores voluntarios colaboraron en la prospección:
Jorge Hernández Urcera.
Yago Abilleira Crespo.

El equipo de apoyo en la embarcación estuvo representado por personal de Parques Nacionales.

8.- CONCLUSIONES

Una vez consultada la bibliografía disponible, la planimetría de la zona, incluyendo la cartas náuticas editadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina, así como los derroteros correspondientes, junto con la búsqueda en los archivos de la **Federación Gallega de Actividades Subacuáticas**,

Establecida la metodología adecuada a las características de la intervención propuesta y escogido el personal necesario y debidamente cualificado.

Realizada la prospección subacuática, estudiada y gestionada toda la información obtenida durante los trabajos:

Se han localizado elementos de interés patrimonial en todas las zonas estudiadas. Este hecho nos lleva a destacar la riqueza que desde el punto de vista arqueológico presentan los fondos del Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia en el archipiélago de las islas Cíes.

Han sido localizados cuatro pecios, tres de ellos desconocidos previamente, fueron loclalizadas y extraídas para garantizar su conservación cuatro anclas líticas. Entre los elementos cerámicos destaca la presencia de un ejemplar de cerámica castreña con decoración plástica que fue extraído para su estudio.

Resulta sorprendente la gran cantidad de materiales de origen histórico y antropológico relacionados con actividades pesqueras e el área de estudio. La gran cantidad de elementos líticos en algunos puntos lleva a establecer un alto porcentaje de piezas de origen antrópico entre las piedras naturales dispersas por el fondo. Muchos de estos elementos son de tamaño medio – 10 a 15 kgs – y relacionados con el fondeo de aparejos mientras que un gran número de piezas ligeras se relaciona más con pesos de los propios aparejos, redes palangres y nasas principalmente.

Se han delimitado varias zonas de evidente potencialidad arqueológica como puede ser el entorno del bajo Berrón – playa de Rodas; bajo del Carrumeiro y el fondeadero de Carracido.

MIGUEL SAN CLAUDIO SANTA CRUZ

Arqueólogo

Miguel San Claudio Santa Cruz
NIF 32767119
ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA
Avda. Sardiñeira 36 - esc. D-7ºA
15008 A Coruña
Telf. 981 240 527 Fax 981247469
679 725 081
e-mail: miguel.sanc.audio@telefonica.net

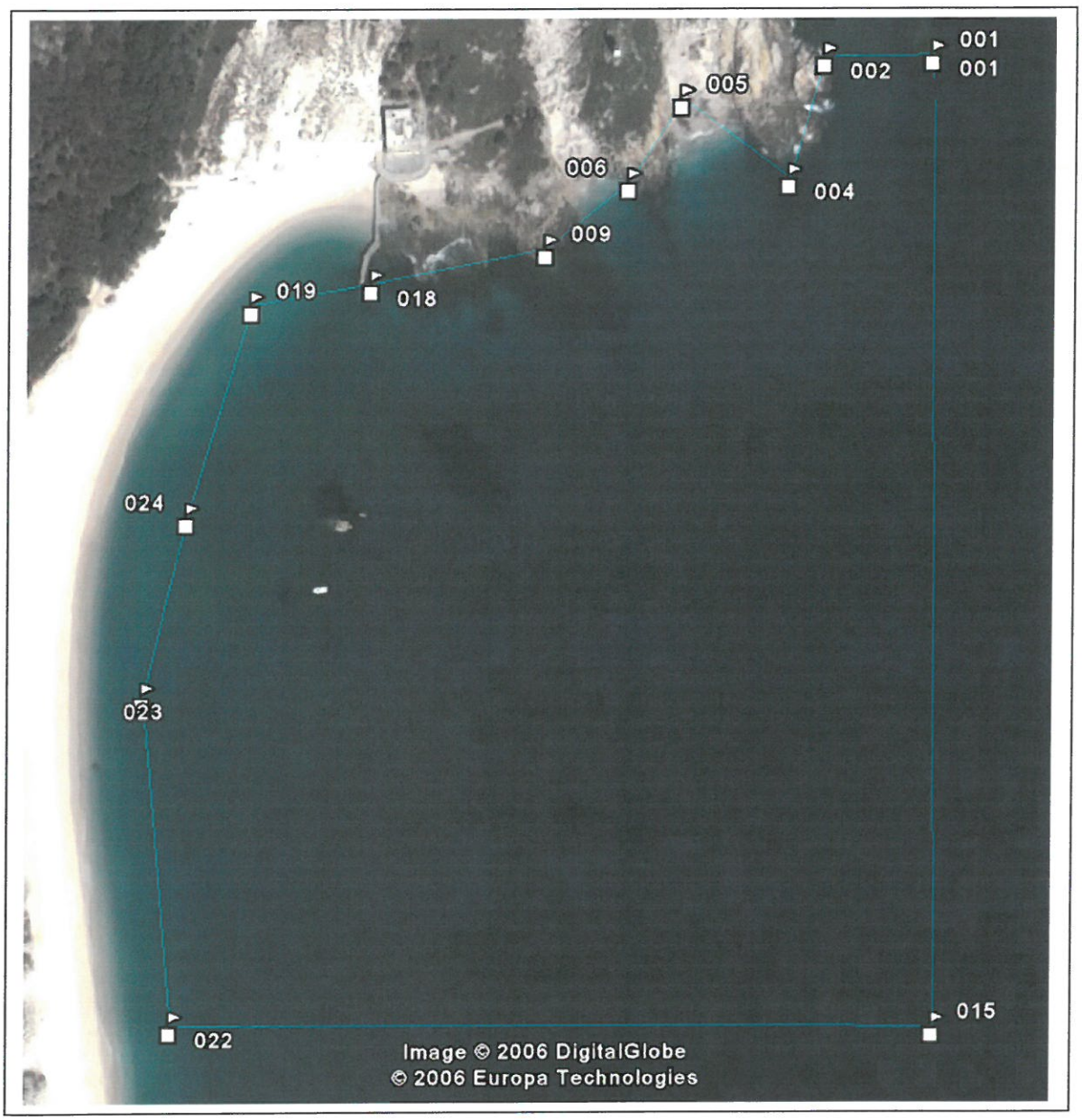
9.- BIBLIOGRAFÍA

BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, F., 1968. *La Marina Cántabra*, tomo II. Diputación Provincial de Santander, Santander.
CARRÉ ALDAO, E.,. *Geogafía general del Reino de Galicia*. Alberto Martín, Barcelona.
FERNÁNDEZ DURO, C., 1972. *Armada Española*. Madrid.
HOCKING, C., 1969. *Dictionary of disasters at sea during the age of steam*. Lloyd's Register of Shipping, Londres.
NAVEIRO LOPEZ, J. L. y CAAMAÑO GESTO, J. M. 1992. El depósito subacuático del río Ulla. El material romano en *Finis Terrae*, estudios en lembranza do Prof. Dr. Alberto Balil. Universidade de Santiago de Compostela.
SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M., 1997. *Tesouros asolagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*. Ediciones Lea, Santiago de Compostela.
TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V., 1789. Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico y de las islas Azores o Terceras para inteligencia y uso de las cartas esféricas. Viuda de Ibarra, Madrid.
Vida Gallega.
La Voz de Galicia.
VV.AA.1966. *Derrotero de la costa NW de España*. Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz.
VV.AA.1993. *Derrotero de la costa NW de España*. Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz.

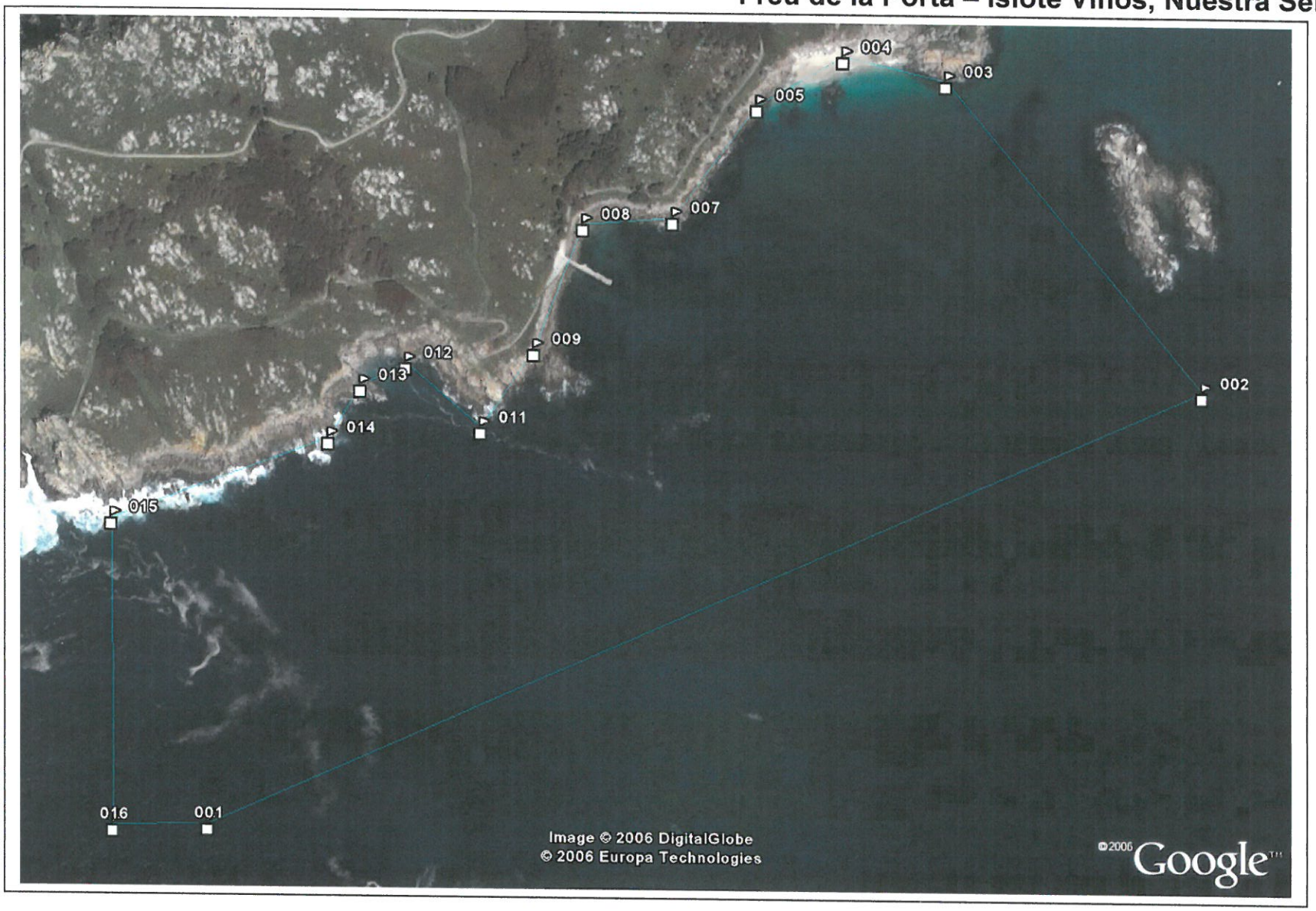
Archivos consultados:

Archivo General de la Zona Marítima del Cantábrico.
Archivo de la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas.
Archivo Instituto de Estudios de Arqueología Marítima (I.E.A.M)

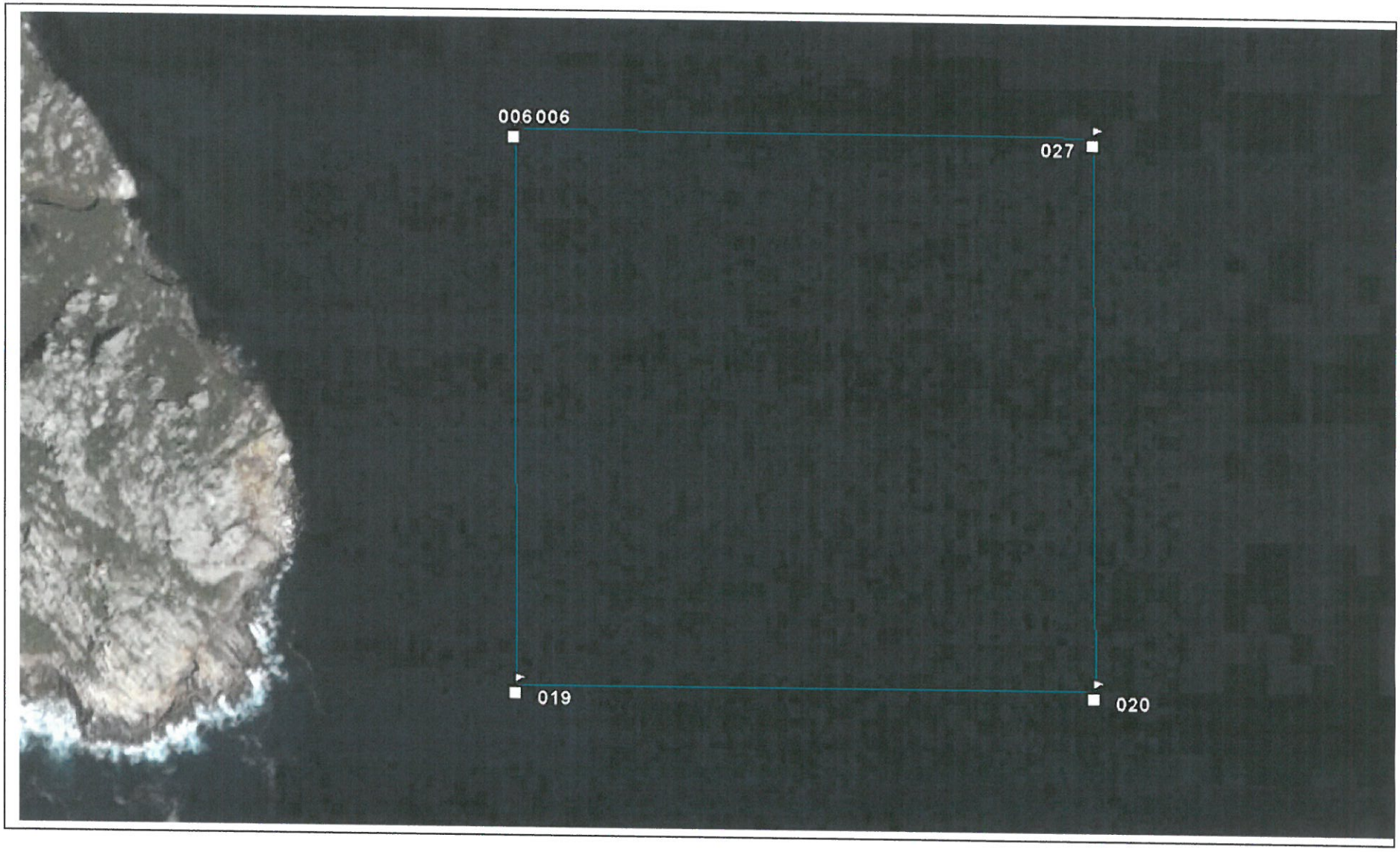
Punta Muxieiro – playa de Rodas - Cíes

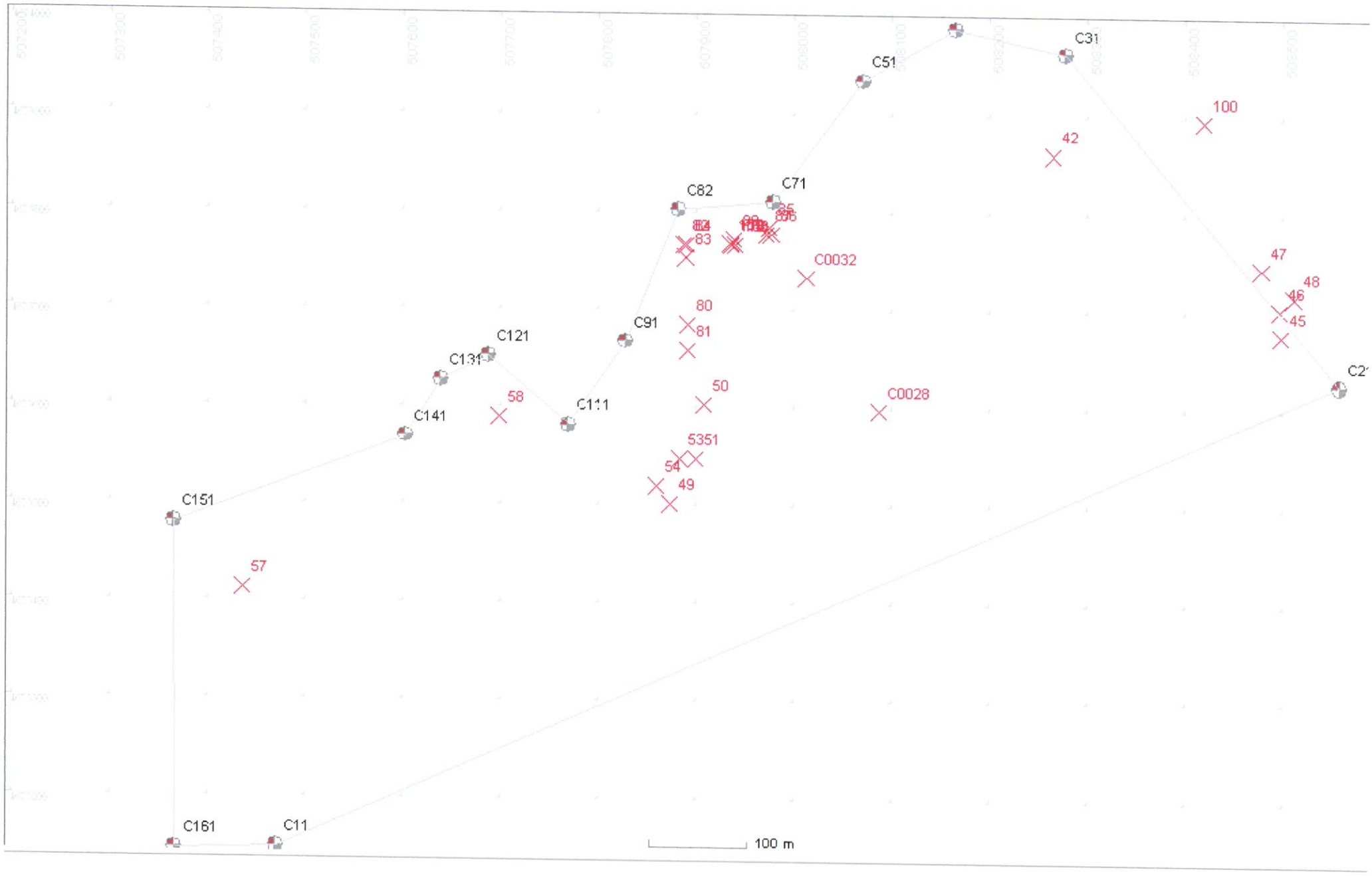


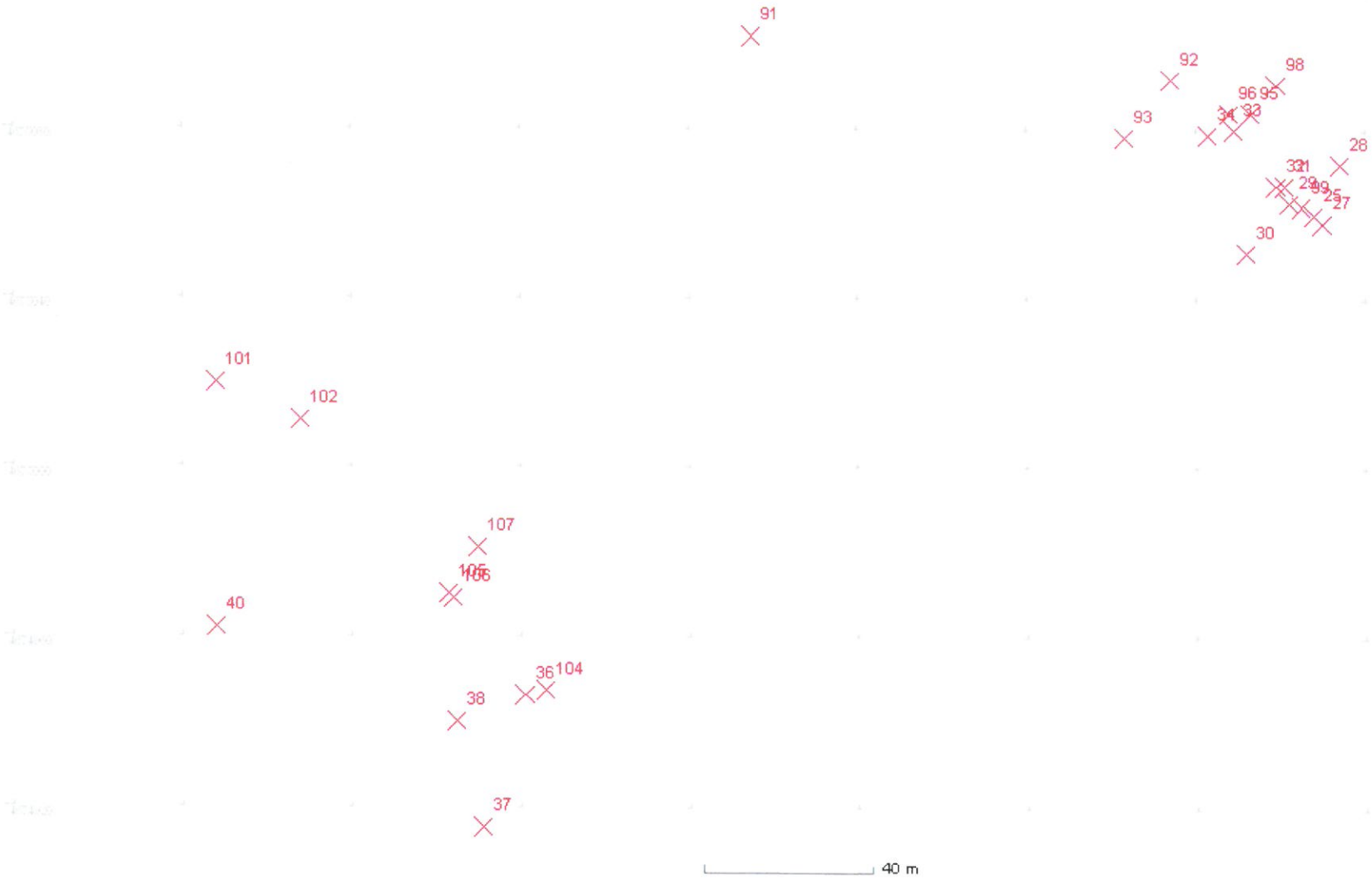
Freu de la Porta – islote Viños, Nuestra Señora

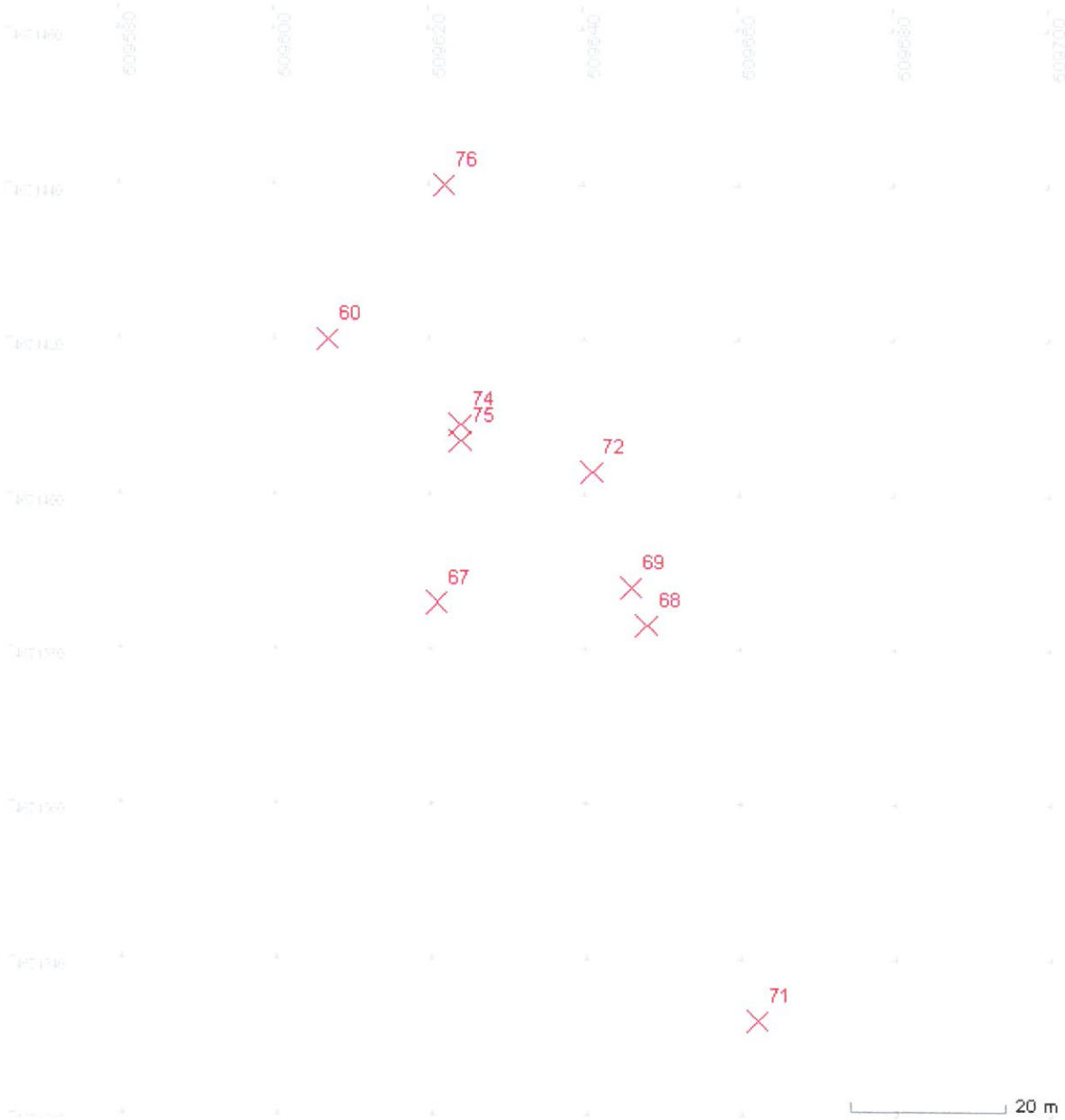


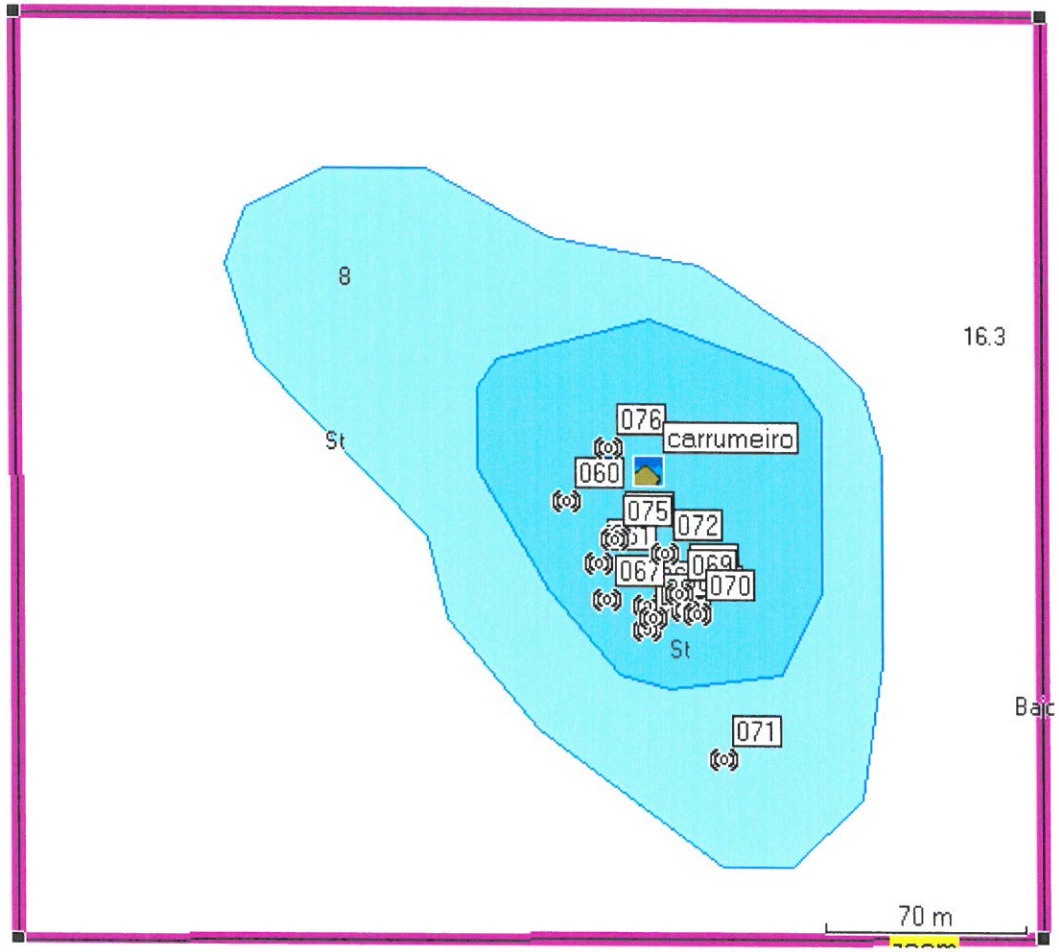
Bajo Carrumeiro - Cíes

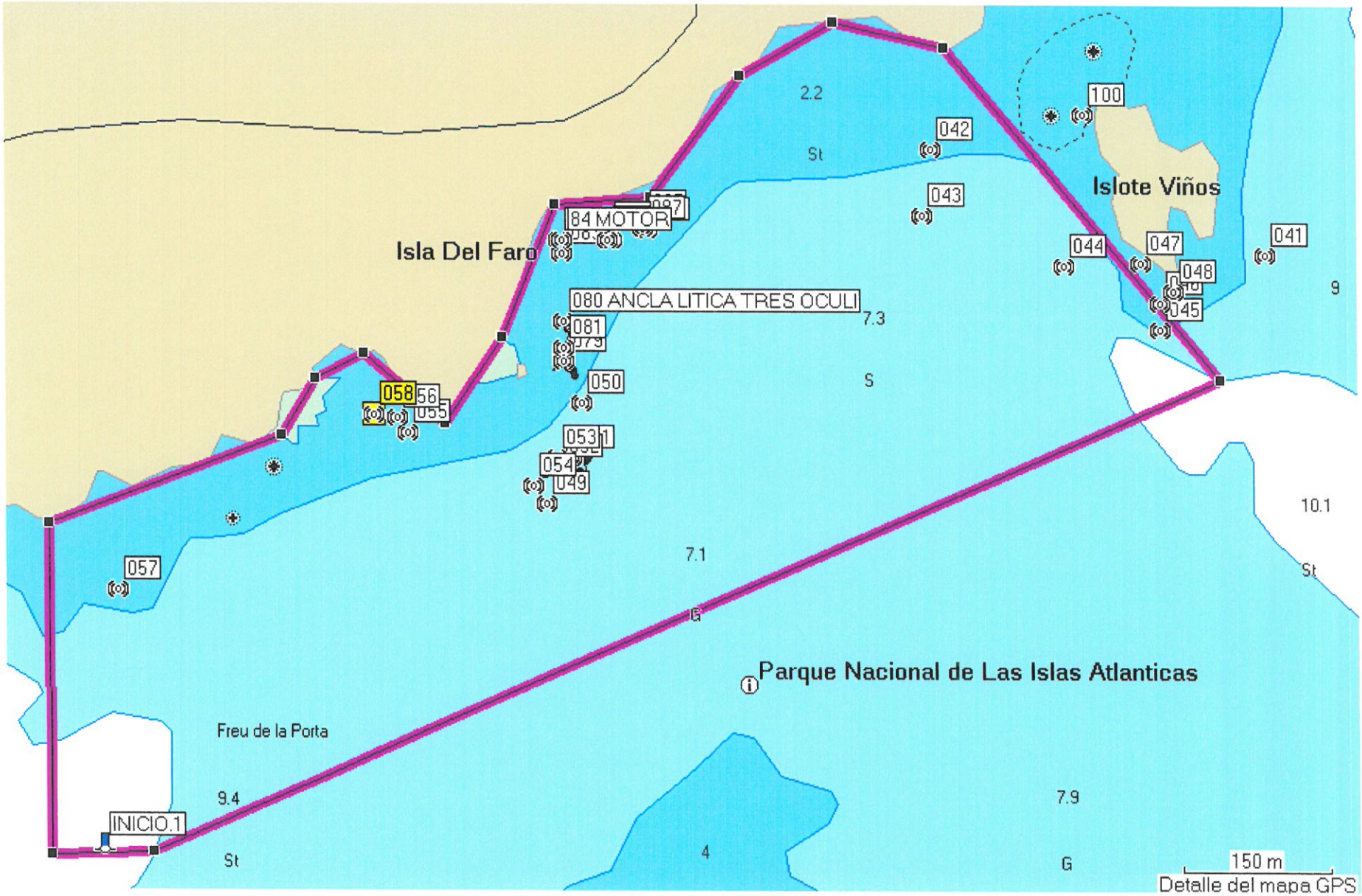


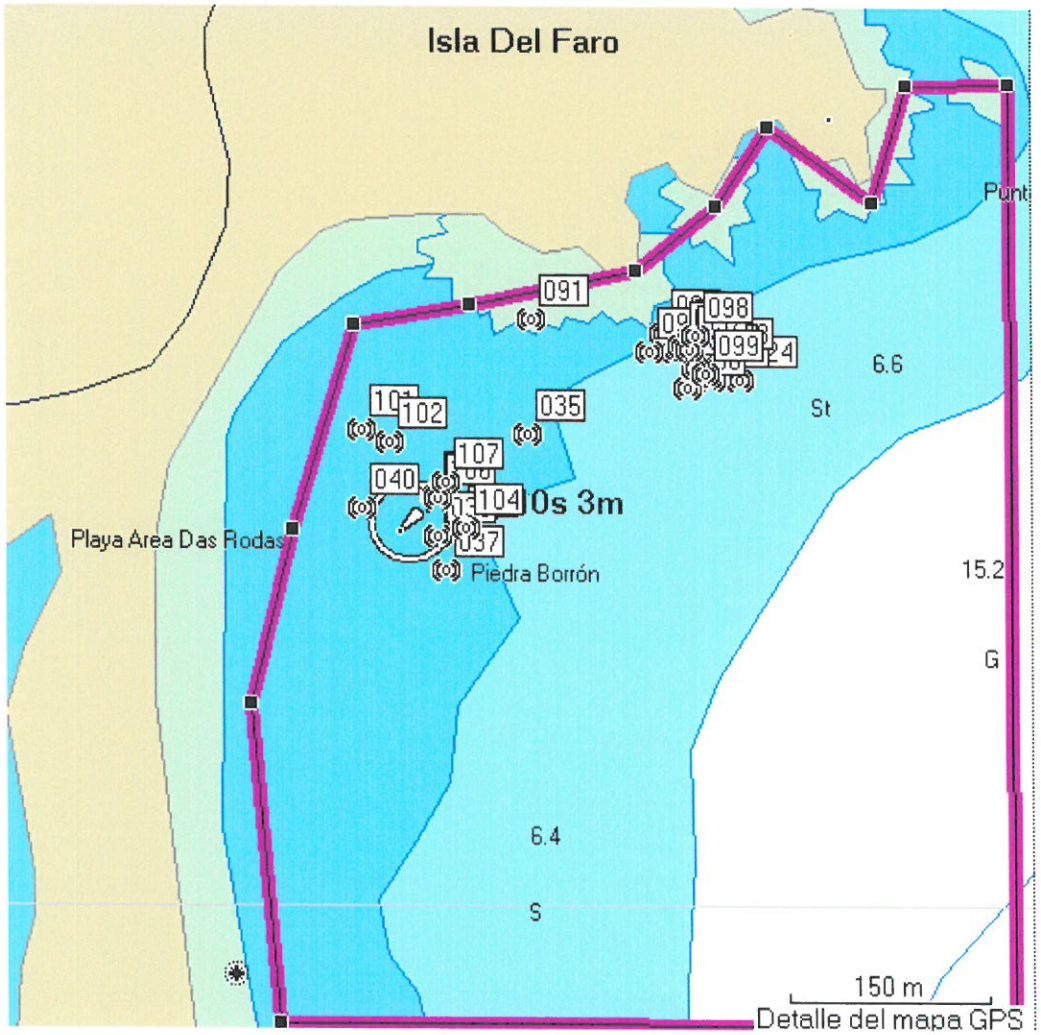

C31
C51
100
42
C82
C71
83
C0032
47
48
46
45
80
C91
81
C121
C131
C141
58
C111
50
C0028
5351
54
49
C151
57
C161
C11
100 m


91
92
98
96
95
34
33
93
28
32
31
29
99
25
27
30
101
102
107
105
106
40
36
104
38
37
40 m


76
60
74
75
72
67
69
68
71
20 m


8
16.3
St
076
carrumeiro
060
075
072
067
070
St
071
70 m


Isla Del Faro
Islote Viños
Parque Nacional de Las Islas Atlanticas
Freu de la Porta
084 MOTOR
080 ANCLA LITICA TRES OCULI
100
042
043
044
047
048
045
041
058
056
055
050
053
054
049
057
INICIO.1
2.2
St
7.3
S
9
7.1
10.1
9.4
4
7.9
G
150 m
Detalle del mapa GPS

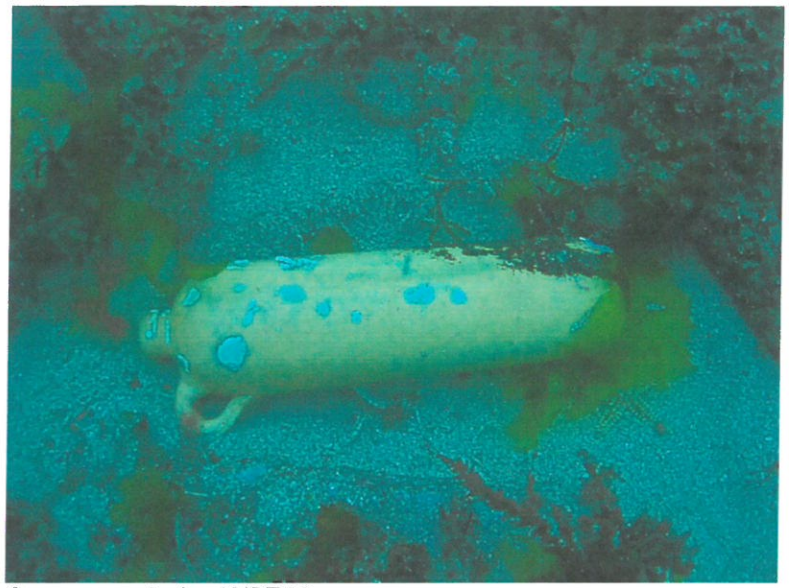

Isla Del Faro
Punt
091
098
099
6.6
St
102
035
107
040
104
0s 3m
Playa Area Das Rodas
Piedra Borrón
15.2
G
6.4
S
150 m
Detalle del mapa GPS

Lista de waypoints

N...	Layer	Easting (m)	Northing (m)	Depth (m)	Description
25	HALLAZGOS	508588.000	4675060.000	0.000	Dispersión concreciones metálicas,
27	HALLAZGOS	508590.000	4675058.000	0.000	Dispersión concreciones metálicas,
28	HALLAZGOS	508594.000	4675072.000	0.000	Dispersión concreciones metálicas,
29	HALLAZGOS	508582.000	4675063.000	0.000	Dispersión concreciones metálicas, pieza de bronce,
30	HALLAZGOS	508572.000	4675051.000	0.000	Cable de acero,
31	HALLAZGOS	508581.000	4675067.000	8.000	Piedra con surco ,
32	HALLAZGOS	508579.000	4675067.000	0.000	Madera afectada por Teredo navalis,
33	HALLAZGOS	508569.000	4675080.000	0.000	Concreción metálica,
34	HALLAZGOS	508563.000	4675079.000	0.000	Concreción metálica,
36	HALLAZGOS	508401.000	4674946.000	8.000	Piedra de pesca con surco longitudinal,
37	HALLAZGOS	508391.000	4674915.000	0.000	Piedra esquisto,
38	HALLAZGOS	508385.000	4674940.000	0.000	Poste de acero,
40	HALLAZGOS	508328.000	4674962.000	0.000	Maquinilla pesquero,
42	HALLAZGOS	508266.000	4673860.000	0.000	Cable de acero,
45	HALLAZGOS	508499.000	4673677.000	0.000	Concentración de fondeos líticos,
46	HALLAZGOS	508498.000	4673704.000	7.900	Piedra de poutada.
47	HALLAZGOS	508479.000	4673745.000	5.900	Ancla lítica
48	HALLAZGOS	508512.000	4673717.000	6.500	Ancla lítica, 2
49	HALLAZGOS	507874.000	4673501.000	10.200	Fuste columna
50	HALLAZGOS	507909.000	4673602.000	9.400	Caneco cerámica
51	HALLAZGOS	507900.000	4673547.000	0.000	Troncos, madera
53	HALLAZGOS	507884.000	4673547.000	0.000	Pieza oval hierro, uso desconocido
54	HALLAZGOS	507860.000	4673519.000	0.000	Chumacera de horquilla, bronce
57	HALLAZGOS	507437.000	4673412.000	0.000	Rezón, uñas
58	HALLAZGOS	507699.000	4673589.000	0.000	Media catillus
60	HALLAZGOS	509607.000	4671420.000	13.300	Balas (arena)
67	HALLAZGOS	509621.000	4671386.000	13.300	Bala
68	HALLAZGOS	509648.000	4671383.000	11.000	2 Balas
69	HALLAZGOS	509646.000	4671388.000	11.000	2 Balas
71	HALLAZGOS	509662.000	4671332.000	10.700	6 balas en un área de 2m.
72	HALLAZGOS	509641.000	4671403.000	10.000	Grupo de balas
74	HALLAZGOS	509624.000	4671409.000	11.500	Grupo de balas entre piedras.
75	HALLAZGOS	509624.000	4671407.000	10.000	Pieza metálica, ¿uña de ancla?
76	HALLAZGOS	509622.000	4671440.000	11.600	Aro metal
80	HALLAZGOS	507892.000	4673684.000	0.000	Ancla lítica 3 oculi
81	HALLAZGOS	507892.000	4673658.000	7.100	Ancla lítica, dos oculi
82	HALLAZGOS	507888.000	4673766.000	4.300	Puntal 1
83	HALLAZGOS	507890.000	4673753.000	4.300	Puntal 2
84	HALLAZGOS	507891.000	4673766.000	0.000	Motor diesel o similar fijo, probablemente perteneciene a un naufragio producido en 1979.
85	HALLAZGOS	507975.000	4673784.000	4.200	
86	HALLAZGOS	507978.000	4673777.000	6.600	Cerámica.
87	HALLAZGOS	507973.000	4673778.000	7.400	Fragmento cerámico
88	HALLAZGOS	507939.000	4673772.000	5.500	Fragmento cerámico, piedra con acanaladura, fagmento de pieza de hierro
91	HALLAZGOS	508455.000	4675102.000	4.100	Madera con marca de clavo
92	HALLAZGOS	508554.000	4675092.000	5.800	Peso piedra.
93	HALLAZGOS	508543.000	4675078.000	6.000	Concreción de hierro
95	HALLAZGOS	508573.000	4675084.000	6.600	Concreción hierro
96	HALLAZGOS	508568.000	4675084.000	7.000	Piezas metal
98	HALLAZGOS	508579.000	4675091.000	6.700	Cerámica.
99	HALLAZGOS	508585.000	4675062.000	8.100	Concreción.

100	HALLAZGOS	508420.000	4673895.000	7.800	Cerámica.
101	HALLAZGOS	508328.000	4675020.000	4.300	Cáncamo sítula.
102	HALLAZGOS	508348.000	4675011.000	3.190	Fragmento de madera con clavos, piedra, concreción hierro: ¿cadena?.
104	HALLAZGOS	508406.000	4674947.000	6.200	Fragmento cerámica negra, decoración plástica de cordones posiblemente castreña.
105	HALLAZGOS	508383.000	4674970.000	5.800	Concreción de hierro sobre roca.
106	HALLAZGOS	508384.000	4674969.000	5.500	Cncreción de hierro con piedra de aparejo.
107	HALLAZGOS	508390.000	4674981.000	5.600	Concreción metálica de hierro. Al menos tres piezas apuntadas, ¿clavos?.
108	HALLAZGOS	507941.000	4673767.000	6.000	Concentración de fondeos líticos, cerámica.
109	HALLAZGOS	507936.000	4673768.000	6.600	Cerámica, gran número de pondus.
110	HALLAZGOS	507937.000	4673767.000	6.700	Fondeo tipo poutada con piqueteado.
129	Control	623509.000	4842364.000	0.000	Point
131	Control	623507.021	4842361.965	0.000	Point
132	Control	623510.000	4842340.000	0.000	Point
133	Control	623503.000	4842371.000	0.000	Point
134	Control	623507.000	4842369.000	0.000	Point
135	Control	623508.006	4842368.989	0.000	Point
136	Control	623506.000	4842362.000	0.000	Point
137	Control	623504.000	4842373.000	0.000	Point
138	Control	623504.000	4842374.000	0.000	Point
139	Control	623496.000	4842371.000	0.000	Point
140	Control	623495.000	4842368.000	0.000	Point
141	Control	623499.000	4842366.000	0.000	Point
142	Control	623501.000	4842363.000	0.000	Point
C11	Control	507472.000	4673148.000	0.000	Punto de control
C111	Control	507770.000	4673581.000	0.000	Punto de control
C121	Control	507688.000	4673651.000	0.000	Punto de control
C131	Control	507639.000	4673626.000	0.000	Punto de control
C141	Control	507604.000	4673568.000	0.000	Punto de control
C151	Control	507366.000	4673479.000	0.000	Punto de control
C161	Control	507368.000	4673146.000	0.000	Punto de control
C21	Control	508559.000	4673627.000	0.000	Punto de control
C31	Control	508278.000	4673963.000	0.000	Punto control
C41	Control	508166.000	4673988.000	0.000	Punto control
C51	Control	508072.000	4673935.000	0.000	Punto de control
C71	Control	507980.000	4673811.000	0.000	Punto de control
C82	Control	507882.000	4673803.000	0.000	Punto de control
C91	Control	507828.000	4673667.000	0.000	Punto de control

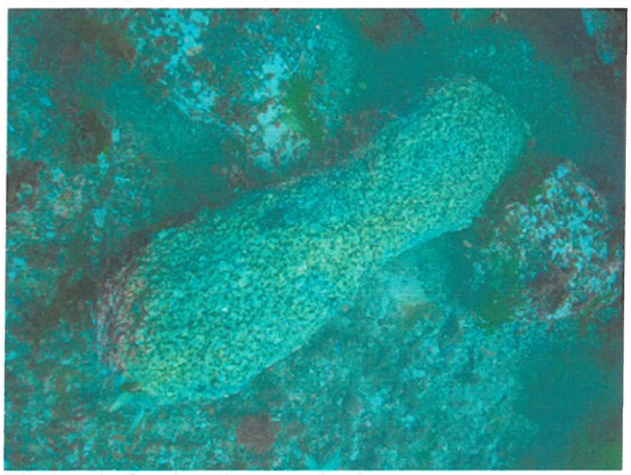
11.-ANEXO FOTOGRÁFICO



Caneco cerámico WPT50



Pieza metálica oval de función desconocida WPT 53



Piedra de fondeo de aparejo de pesca



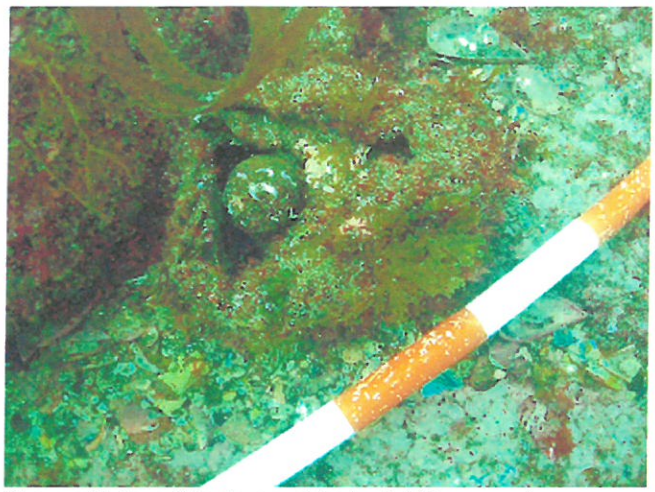
Pesos de red utilizados en diferentes aparejos



Colección de anclas líticas extraidas para su estudio
De izqda a drcha: WPT'S: 47, 81, 80, 48



Ancla lítica WPT 48 *in situ*



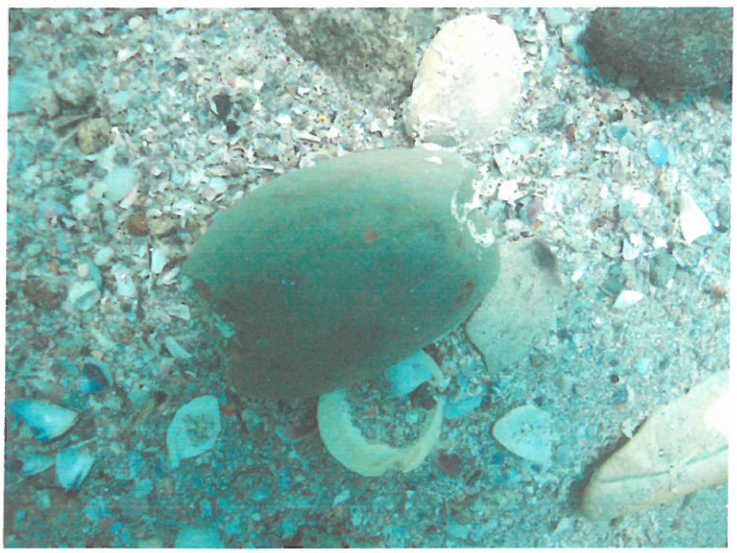
Proyectil de artillería en el bajo del Carrumeiro



Parte del equipo y la embarcación utilizada en la prospección

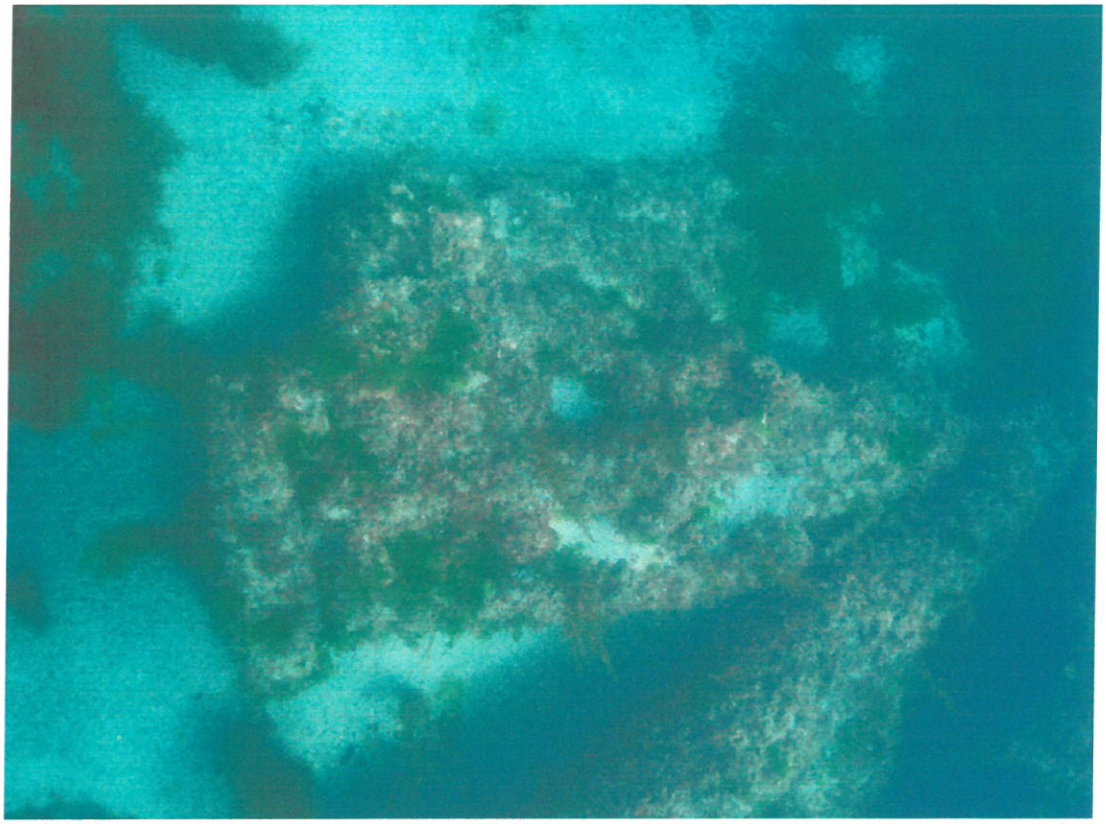


Piedra de poutada

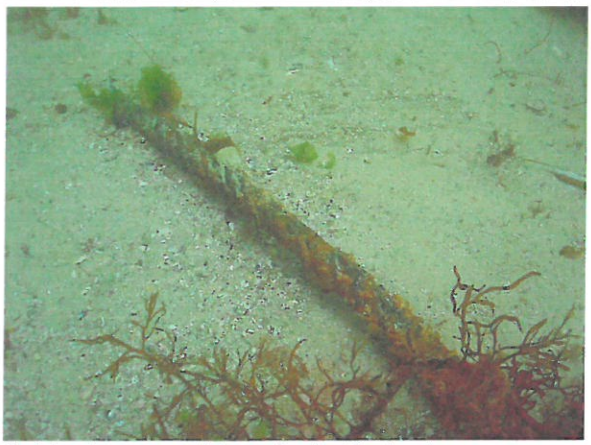




Concentración de fondeos de pesca



Motor semidiésel del pecio Carracido II. A la izqda volante de inercia, en la parte superior culata, a la drcha se aprecia el puntal de la antigua grua de Carracido WPT'S 84, 83, 82



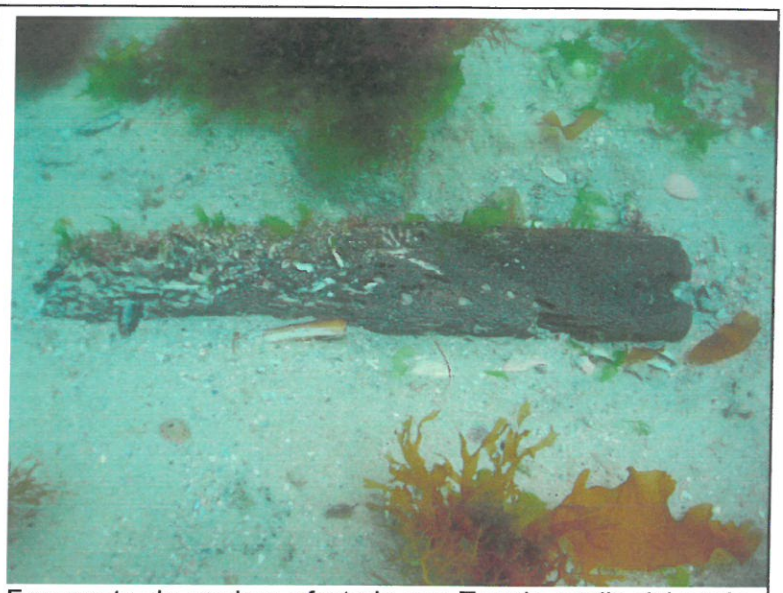
Cable de acero del pecio de Rodas I



Conjunto de elementos líticos de pesca



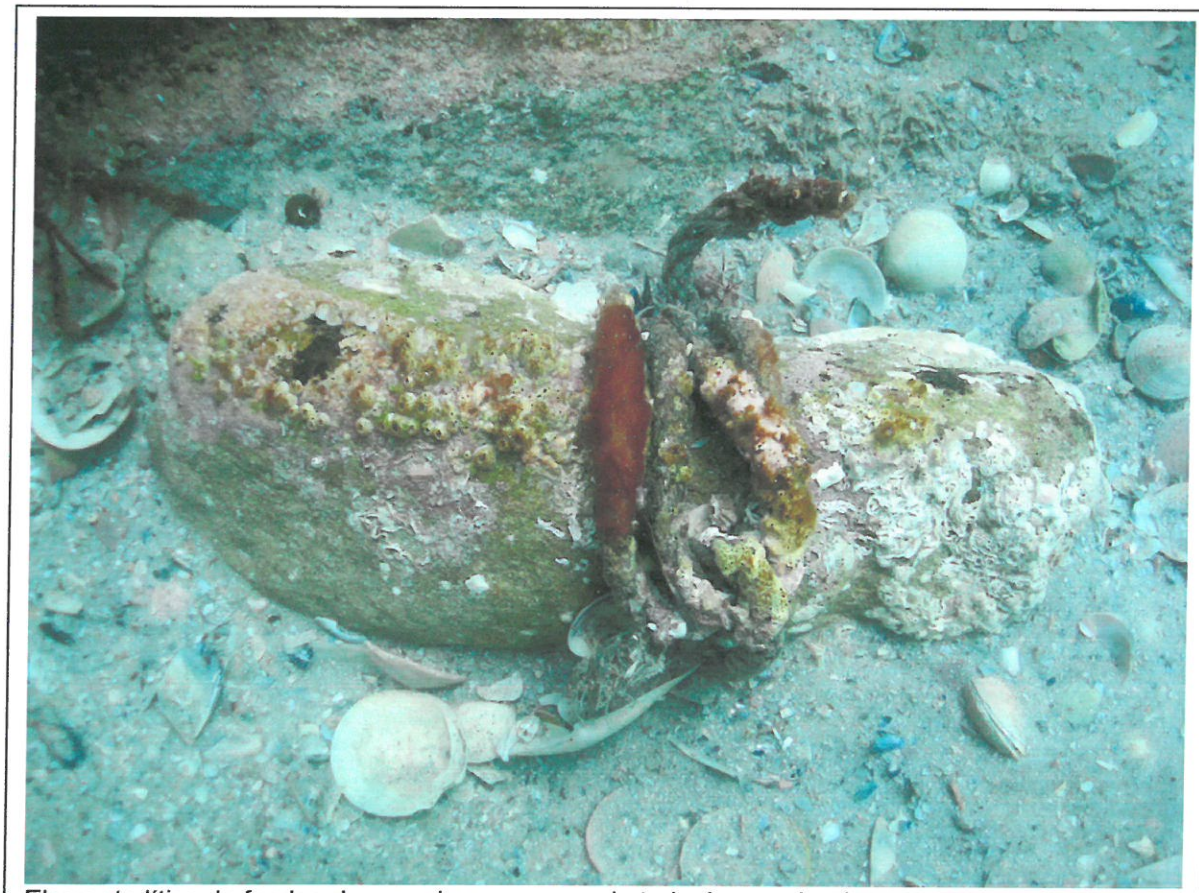
Fuste de columna, posiblemente reutilizado como elemento de fondeo WPT 49



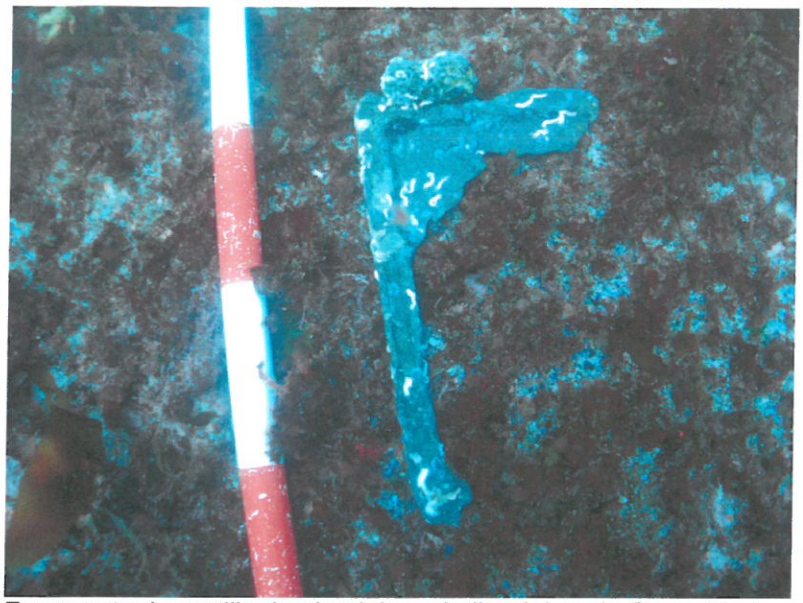
Fragmento de madera afectado por Teredo nvalis del pecio Rodas I



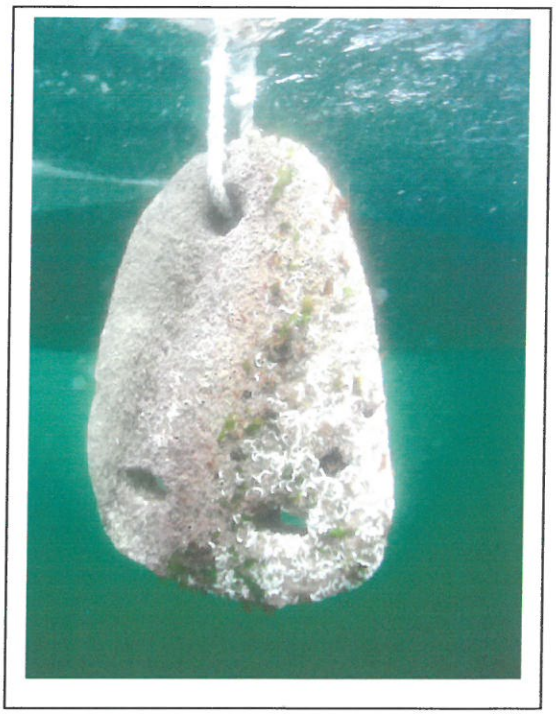
Elementos metálicos en el pecio de Rodas I

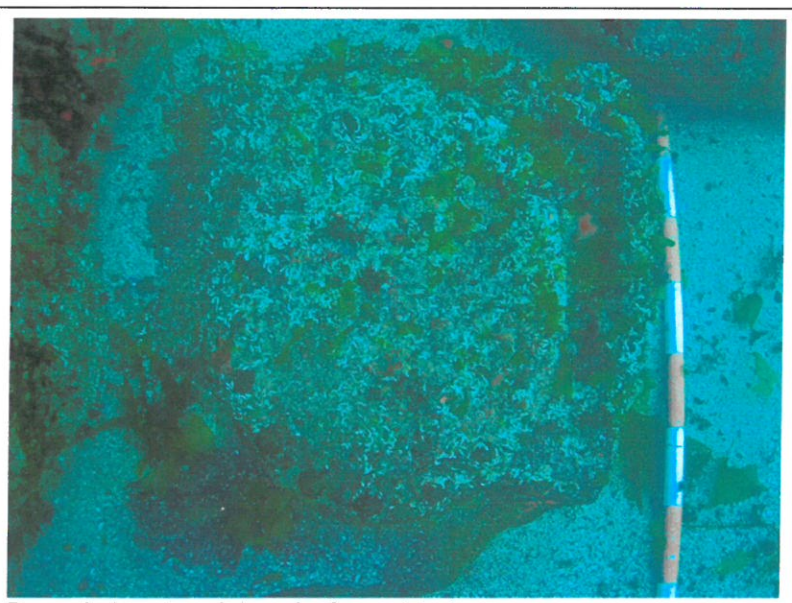


Elemento lítico de fondeo de aparejos conservando todavía su cabo de amarre



Fragmento de portillo de aluminio o similar del pecio Carracido I

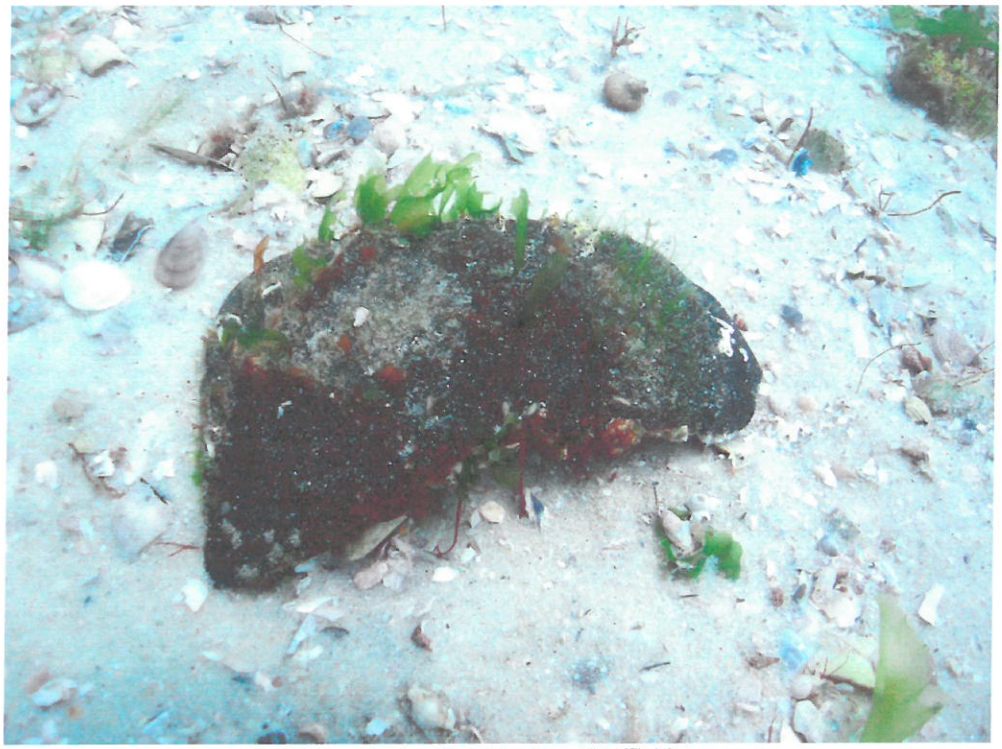




Paso de hombre del pecio Carracido I



Conjunto de 3 proyectiles,pecio del HMS Jupiter en el Carrumeiro



Fragmento de cerámica castreña in situ, Rodas, WPT 104



Cerámica castreña WPT 104



