

MEMORIA

**PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUBACUÁTICA MEDIANTE
MAGNETÓMETRO
EN LAS CERCANÍAS DE LAS ISLAS CÍES, VIGO (PONTEVEDRA)**

PROMOTOR
YAGO ABILLEIRA CRESPO

REDACCIÓN
A CITANIA, Xestión de Patrimonio Cultural



Xurxo Constela Doce

Enero - 2019

**MEMORIA DE LA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUBACUÁTICA
MEDIANTE MAGNETÓMETRO EN LAS
INMEDIACIONES DE LAS ISLAS CÍES, VIGO (PONTEVEDRA)**

Índice

- 0. FICHA TÉCNICA**
- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. LOCALIZACIÓN**
- 3. YACIMIENTO OBJETO DE ESTUDIO**
- 4. ACLARACIONES PREVIAS A LA PROSPECCIÓN**
- 5. NORMATIVA**
- 6. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS**
- 7. LISTADO DE POSICIONES**
- 8. EQUIPO**
- 9. VALORACIÓN ARQUEOLÓGICA**

ANEXO: INFORME DE LOS BARRIDOS CON SÓNAR DE BARRIDO LATERAL (Armada Española)

0. FICHA TÉCNICA

DENOMINACIÓN DEL TRABAJO	MEMORIA: PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUBACUÁTICA MEDIANTE MAGNETÓMETRO EN LAS INMEDIACIONES DE LAS ISLAS CÍES, VIGO (PONTEVEDRA)
AUTOR	Xurxo Constela Doce
TIPOLOGÍA DE LA ACTUACIÓN	Investigación: Búsqueda del galeón “Nuestra Señora de los Remedios” (confundido con el <i>Santo Cristo de Maracaibo</i>), hundido al Sur/Suroeste de las islas Cíes el 6 de Noviembre de 1702
LOCALIZACIÓN	Zona de actuación: Sur-Suroeste de las islas Cíes
PROMOCIÓN	Yago Abilleira Crespo
ENTIDADES COLABORADORAS	<ul style="list-style-type: none">- Armada Española- Federación Galega de Actividades Subacuáticas (FEGAS).
EJECUCIÓN	CITANIA ARQUEOLOXÍA S.L.
DIRECCIÓN	Xurxo Constela Doce
EQUIPO	<ul style="list-style-type: none">- Ramón Patiño Gómez: Asesor.- Yago Abilleira Crespo: Operador del magnetómetro.- David Silvestre Barrio: Ayuda en los archivos españoles.- Christopher Gait: Ayuda en los archivos ingleses.
FECHA AUTORIZACIÓN	04 de Abril de 2018
EXPEDIENTE XUNTA GALICIA	02.B.174.2017.001
EXPEDIENTE ARMADA	D-FN-FU-67213154-S-18-001366
FECHA EJECUCIÓN	Domingo 16 de Septiembre de 2018

1. INTRODUCCIÓN

Se informa en este documento sobre la prospección arqueológica subacuática en las inmediaciones de las Islas Cíes, para buscar el conocido como galeón de las Islas Cíes, mediante la utilización de un magnetómetro.

Un trabajo promovido por Yago Abilleira Crespo y que cuenta con el beneplácito de la Armada Española y de la Dirección General de Patrimonio Cultural (DXPC) de la Xunta de Galicia, por el interés de localizar los restos del galeón hundido a la altura de las Islas Cíes en los días posteriores a la Batalla de Rande.

La prospección del “*galeón das Cíes*” valdrá también como promoción del Centro de Interpretación MEIRANDE, el Centro de Interpretación de la Batalla y del Patrimonio Cultural de Rande en Redondela, localizado en la cabecera de la Ría, en la Ensenada de San Simón. Un aula interpretativa creada y gestionada por el Ayuntamiento de Redondela para la didáctica sobre la historia de la Ensenada que tiene como motivo principal de su relato la Batalla de Rande.

Sin más, a continuación presentamos el marco donde se desenvolverán los trabajos de prospección, acercando documentación sobre localización, metodología, equipo e transcurso del trabajo y demás datos asociados con esta intervención.

La prospección fue autorizada por la DXPC en fecha de 7 de febrero de 2018, por la Armada Española el 04 de Abril de 2018 y se ejecutó el día 16 de Septiembre de 2018.

A la espera de que con la Armada Española se haga un estudio pormenorizado de los restos encontrados durante la prospección, para corroborar los indicios detectados por el magnetómetro, presentamos a continuación un extracto de los resultados de esta búsqueda inicial.

2. LOCALIZACIÓN

El área a prospectar se concretó durante el proceso de autorización, y vino determinada por la posición del buque apresador *HMS Monmouth*, extraída de la documentación histórica, a las 12 del mediodía del día 06 de Noviembre de 1702, pues suponemos al galeón ya hundido a esa hora.

GEOLOGÍA DE LA ZONA:

Según indican las cartas marítimas, cerca de los bajos al Sur del islote Boeiro, hay un fondo sedimentario propiciado por las corrientes de la ría de Vigo en los cambios de marea que llevan consigo sedimentos geológicos (arenas) y orgánicos (lodo).

Por experiencias de personas que bucearon en esa zona, sabemos que el sedimento es muy fino y blando, propiciando el hundimiento de los objetos depositados sobre él que terminan enterrados.

Este tipo de sedimentos restan la eficacia del “sónar de barrido lateral” o aparatos semejantes, pero no la del magnetómetro que fue la propuesta realizada para esta prospección.

Se tuvo en cuenta que los sedimentos podían tener un alto componente magnético, lo que aconsejó que el magnetómetro fuese lejos del fondo, para minimizar esas alteraciones.

3. YACIMIENTO OBJETO DE ESTUDIO

Antes de nada, lo primero es aclarar el nombre de este famoso galeón. Se trata del *Nuestra Señora de los Remedios* pero es conocido a nivel mundial como *Santo Cristo de Maracaibo*. Como fue apresado por el navío *HMS Monmotuh*, al principio se le conocía como *la presa del Monmouth (Monmouth's prize)*. Posteriormente, en los años 50, John Potter dice que, tras consultar un documento francés (que ni menciona ni volvió a ser encontrado), el galeón de Cíes podría ser el *Santo Cristo de Maracaibo*. Su compañero Robert Sténuit no le otorga mucha credibilidad, pero reconoce que “de todos modos, sonaba bien”. Y tanto que era buen nombre para un galeón, evocando a la mítica laguna de la actual Venezuela y mezclándola con la religiosidad española de la época, desde luego que para buscar inversores que financiasen la búsqueda era un nombre con mucho gancho. Y así pasó a conocerse el naufragio.

Trataremos de analizar esta importante cuestión: Por un lado, Ramón Patiño demuestra que el *Santo Cristo de Maracaibo* fue hundido en la zona Suroeste de la Ensenada de San Simón, pues documentación del Archivo General de Indias (AGI) relativa a los primeros rescates en Rande especifica que se recuperaron mercancías del dicho naufragio en 1702, 1703 y 1704¹. Por otro lado, Patiño también localizó declaraciones de testigos españoles que afirman que “otro navío español del que era capitán Pedro Méndez se lo llevaron los ingleses”² (AGI, Escribanía 1177A), siendo el referido Pedro Méndez dueño, junto a Diego Iparaguirre, del galeón *Nuestra Señora de los Remedios*³ (AGI, Escribanía 1050ª, 8º pleito). Esto se junta con documentos encontrados por Juan Juega Puig en los que se declaran que los ingleses se llevaron al *Nuestra Señora del Carmen*, coma la Virgen del Carmen se diferencia en pequeños detalles de la Remedios (escudo del escapulario, por ejemplo) es fácil que los marineros confundieran la imagen de la popa del galeón.

De hecho, ni el mismo John Potter estaba seguro de que el galeón de las Cíes fuese el *Maracaibo* pues, su último libro, entregado horas antes de fallecer, se titula (traducido) *Tras la pista del galeón del HMS Monmotuh... y el tesoro hundido*.

Así pues, tenemos al *Nuestra Señora de los Remedios* y *San Francisco Javier*, construido en Vizcaya, con porte de 501'5 toneladas, propiedad de Pedro Méndez del Villar y teniendo de Maestre a Juan de Castellón y Caamaño⁴. Estaba armado con 30

¹ AGI, Contaduría, 643, 7

² AGI, Escribanía 1177A

³ AGI, Escribanía 1050A, 8º pleito

⁴ Registro del navío “Nuestra Señora de los Remedios” (1699) Archivo General de Indias, Contratación, 1264, N.4, pág. 1. Disponible en PARES: pares.mcu.es

cañones de hierro⁵ con sus cureñas y utensilios y 20 balas por cañón, 40 mosquetes y escopetas (en total), 30 carabinas, 30 alfanjes, 20 chuzos y una caja de guerra (tambor), así como 30 quintales de pólvora (1.380 kilos), 4 quintales de cuerda (184 kilos) y 2 cajones de balas de plomo.

En plena Batalla de Rande, fue capturado por el navío inglés *HMS Monmouth*, de 66 cañones al mando de John Baker. Siguiendo la costumbre de la época, le fueron saqueadas las entrecubiertas por encima de la cubierta de los cañones⁶, pues era el botín de los apresadores. Así se hizo, y se sellaron los accesos al interior, para evitar tentaciones. Los ingleses prepararon a su presa para el viaje a su patria, llevando algunos efectos desde el *HMS Monmouth* para poder navegar en condiciones, así como provisiones, pues la Flota española venía bien escasa de ellas.

Hasta aquí lo que sabemos a ciencia cierta del *Nuestra Señora de los Remedios*, pues todo lo demás ya no es tan seguro. En la mañana del 6 de Noviembre de 1702 abandona la Ría y se hunde, eso está claro, pero no tanto los detalles. Una de las causas de la falta de información fue la caótica salida de la Ría de Vigo, pues los restos de la escuadra inglesa (el grueso se había ido hacía diez días) estaban totalmente dispersos, con algunas unidades en alta mar y otras aún en la ría, además, comenzó un fuerte temporal del Nordeste que aumentó el desorden. Prueba de ello es que el almirante al mando, Sir Cloudesley Shovel, se enteró del naufragio del *Remedios* tres días después⁷. Así pues, tenemos un accidente con pocos testigos, mal tiempo y con un viento que les aleja de la costa, lo que complica mucho la obtención de datos precisos.

Uno de los relatos que más ha confundido a los investigadores es el del presunto capellán del *HMS Monmouth* ampliamente divulgado⁸ que dice Shovel se vio obligado por el viento a salir por el Sur y que el bajel español “tocó en una roca sumergida y se hundió inmediatamente. Como tenía a sus lados varias fragatas, toda la tripulación salvo dos hombres fue salvada”. En tan pocas líneas hay errores y omisiones, lo que pone en tela de juicio la veracidad del relato. En mi opinión, no debería en absoluto tomarse como una fuente fiable.

⁵ Misma referencia que la anterior, pág. 99

⁶ Libro “En busca del tesoro de la ría de Vigo”, John S. Potter, Museo do Mar de Galicia, págs. 305 y 306

⁷ Diario del *HMS Shrewsbury*, 29-Oct-1702 fecha juliana, 09-Nov-1702 actual fecha gregoriana.

⁸ El primero en publicarlo es Hippolyte Magen en su libro “Les galions de Vigo”, pág. 197 (traducido al español en “Los galeones de Vigo”, pág. 125). Gowen (ver nota 15) también lo publica en la página 14. Parece que también lo usó Carlo Iberti para su libro “Tre miliardi nela bia di Vigo” y dice que el capellán se llamaba Aylas Silas. Sin embargo, el arqueólogo submarino Chirstopher Gait no fue capaz de localizar tal diario en 2016. Potter lo atribuye correctamente a Josiah Burchett y su “A complete history...” de 1720, pág. 630, disponible gratuitamente en Google Books. Burchett no estuvo embarcado, habla de oídas.

Se cree que la presa estaría cerca de su captor, con lo que suponemos que pasó la noche al ancla en la zona de Cabo de Mar / Cabo Estai⁹. A eso de las 07:00 (hora del *Monmouth*, pues cada barco tenía su propia hora, ya que usaban relojes de arena y no estaban sincronizados como actualmente)¹⁰ levantan anclas con viento del Este-Nordeste para salir por el canal del Sur. En torno a las 08:00 el galeón toca con una roca que no velaba (“sunct rock”)¹¹ (no voy a entrar en la polémica de si en los Castros de Agoeiro, Barrosa, la Cruz de Almena,...) y desde el mismo disparan unos cañonazos pidiendo ayuda. Es el principio del fin.

Parece que acuden en su ayuda dos lanchas o botes del *HMS Orford*¹² (no confundir con el Oxford), que estaban cerca, pues su barco había tomado agua en la isla Sur (San Martiño), estando en el mar para terminar de cargar el agua o como remolcadores de emergencia, pues su barco navegaría muy cerca de la costa. Estas embarcaciones serían las “fragatas” del presunto capellán que tanto han despistado a los investigadores. Con la mala mar que había, no parece muy probable que un velero grande pudiese abarcarlo (pegarse al costado) a un galeón, pero sí unos botes.

En seguida los ingleses se dan cuenta de que la vía de agua es demasiado grande y que la escasa tripulación de presa de a bordo no puede contenerla. Personalmente, estimo que se hundió en menos de tres horas y seguramente en menos de dos. Hubo tiempo de hacer una inspección de las mercancías estibadas y decidir qué se iba a salvar en los botes no cogiéndose pues, lo primero que vieron. Buena prueba de ello es que sacan plata que iba en cajones de cacao y ropa, así como ricas vestiduras, es decir, lo más valioso que encontraron. Tampoco se lo pudieron tomar con calma, pues fueron reprendidos por no recuperar las provisiones de la Royal Navy que habían transbordado, bronca que seguramente hubieran tratado de evitar de haber podido.

⁹ Para este párrafo, salvo que se indique lo contrario, los datos están extraídos del Diario de a bordo del Piloto del *HMS Monmouth*, según John Potter. “En busca del tesoro...”, pág. 273. Puede verse la transcripción original en el libro “On the Track of the HMS Monmouth’s Galleon... And Sunken Treasure!” Jhon Stauffer Potter, 2014, pág. 146. También puede consultarse el original en “The treasures divers of Vigo Bay”, John S. Potter Jr., 1958, pág. 261

¹⁰ Prueba de ello es que a las antiguas 07:00 (hora de Londres) del 6 de Noviembre seguramente aún fuese de noche, por lo que no parece muy recomendable ponerse a levar anclas en tales circunstancias. Además, si estaba nublado (como parece ser), el desfase sería aún mayor.

¹¹ Sentencia del Consejo de Guerra de John Baker. Reproducida (original y transcripción) en las páginas VI y VII del libro “On the Track of the HMS Monmouth’s Galleon... ”.

¹² Eso demuestra el Sr. Robinson, tras hallar unos documentos del botín conseguido de la sellada bodega. Véase el informe del Señor Robinson en “En busca del tesoro...”, págs. 306-310

Finalmente se hundió el *Remedios*, eso sí, sin víctimas¹³. Me imagino que no se alejó mucho de la zona del impacto, pues lo normal es que recogieran velas para facilitar el acercamiento de las lanchas y para evitar que una mayor presión del agua (por la velocidad) aumentase los daños y la vía de agua. El viento y las corrientes tuvieron que provocarle una deriva, cierto, pero ni tanta como buscarlo a varias millas ni tan poca como para buscarlo al pie de las agujas.

Algunos sugirieron que en realidad la roca fatídica estaba en los islotes de las Estelas. Descarto tal hipótesis pues viendo los diarios de a bordo ingleses resulta evidente que las “islands of Bayona” son las Cíes.

Al Capitán del *HMS Monmotuh*, John Baker, se le hizo un Consejo de Guerra (hoy desaparecido) por la pérdida de la presa. Se le exoneraron de los cargos y la sentencia (lo único que se conserva) dice que hizo lo posible por evitar el hundimiento¹⁴. Pese a todo su, hasta entonces, rápida y exitosa carrera se vio truncada de golpe, permaneciendo otros 5 años en el mismo navío sin ser ascendido, hasta que en 1707 ocurrió el llamado *desastre de las Sicilly* donde cuatro buques de guerra ingleses se estrellaron en medio de la noche contra los acantilados, muriendo unos 2.00 hombres entre los que estaba el almirante Shovel¹⁵. Al haber de repente vacantes y ser Baker quien avisó a cañonazos del peligro posibilitando que muchos buques cambiaran el rumbo y se salvaran, fue ascendido y recuperó el ritmo de ascensos de antes. Llegó a vice-almirante.

Todo apunta a que el galeón de las Cíes cayó en el olvido, pues no hay referencias de que se le buscara. Los medios de buceo de la época apenas permitían pasar de los 10 metros de profundidad, por lo que estaba fuera de alcance. En 1826 el inglés Isaac Dickson, que trabajaba legalmente en los restos de la Ensenada de San Simón, se acercó a Cabo Home y a las Cíes. Era un encargo del gobierno inglés para recuperar lo que se pudiera de los naufragios de la fragata *HMS Stag* y del navío de 50 cañones *HMS Jupiter*, respectivamente¹⁶. Posiblemente tratase de buscar al *Remedios*,

¹³ Ningún diario inglés menciona ahogados, salvo el presunto capellán. En el diario de a bordo del Piloto del *HMS Monmouth* se indica que llegaron todos “our men all came from the galoune” (“On the Track of the HMS Monmouth’s Galleon...”, pág. 146). El diario del *HMS Kent* indica que “were all saved”.

¹⁴ Ver nota 10. La Court Martial se celebró a bordo del *HMS Shewsbury* y la sentencia es del 16-Nov-1702 (fecha juliana, 27-Nov-1702 en la actual fecha gregoriana). Uno de los jueces fue Charles Wager, seguramente el mismo que en 1708 hundió en la actual Colombia al galeón *San José* cuyo rescate está dando tanto que hablar.

¹⁵ Iba en el buque insignia *HMS Association*. De ese pecio se recuperaron 4 cañones de bronce (posiblemente las piezas de caza y los guarda timones), 2 franceses de a 24 libras y 2 de a 18 libras uno inglés y el otro francés. Es muy probable que los cañones franceses fuesen un trofeo de la Batalla de Rande. El cañón de a 18 libras puede verse en los Tresco Abbey Gardens, Valhalla Museum, Sicilly.

¹⁶ Libro “Los tesoros de Rande”, Ramón Patiño Gómez, 2014, págs. 88 y 89

pero al usar buceadores a pulmón y una campana de buceo, seguro que desistió enseguida.

No será hasta 1850 cuando comience de nuevo el interés por el velero español. En ese año Sir Roger Fenton publica su libro¹⁷ donde dice que era el más rico de los galeones (“the richest of the galleons”). Discrepo en tal cuestión, pues lo supongo tan casi vacío como lo estaban el resto de sus compañeros de la Flota. El libro de Sir Roger será usado como fuente documental por todos los caza-tesoros que luego vendrían a Rande. Como las técnicas de buceo ya habían avanzado mucho, ahora el naufragio ya no parecía tan inaccesible.

Que se sepa, el primero en buscarlo fue Pierre Amaible Saint Simon Sicard en 1866. Este hombre había patentado un “reciclador”¹⁸ muy útil, pero limitado a un máximo de 10 metros de profundidad. Estuvo en Boeira (Sur de Cíes) y localizó balas cañones y maderas¹⁹ que posiblemente se traten de un naufragio distinto, de lo que no hay constancia.

Ernst Bazin, que le compró a Magen la concesión para trabajar en Rande, hizo un intento más serio. El 4 de Agosto de 1872, tras un frustrado primer viaje suspendido por una densa niebla, fue con su goleta *Le Vigo* y buzos con la escafandra Rouquayrol-Denayrouze. Se limitó a ir con un pescador local que le enseñó los peligrosos escollos, los cuales se bucearon algo, y poco más exploró. Hizo una segunda tentativa y tuvo que regresar a la Ensenada de San Simón el 16 de Agosto, pues había mala mar. La gran profundidad para entonces (habla de 38 metros) le supera y reconoce necesitar mejores medios²⁰.

A finales del Siglo XIX el coronel Jhon Emery Gowen realiza varias tentativas de venir a Rande. Se interesó mucho por la presa del *Monmotuh*²¹, aunque parece que no llegó a buscarla.

¹⁷ A brief Account of the Trade to the Spanish West Indies and terra firma in the Seventeenth Century; of the India House at Seville; of the events which led to the War Of Sucession; together with a history o The Capture and Destruction of the French Men of War and Spanish Plate Silver at Vigo, in the year 1702, an enquiry into the fate of the treasure which it contained, and the amount which still remains submerged in the habroure of Vigo. Disponible gratuitamente en Google Books.

¹⁸ Es un aparato de buceo que reutiliza el aire expirado por el buceador. Actualmente es muy usado por los militares ya que no emite burbujas que delaten su posición. También lo usan los buceadores de gran profundidad por su menor complejidad y su ligereza frente a un equipo normal.

¹⁹ “Los tesoros de Rande”, pág. 92

²⁰ Todo lo referente a este párrafo está extraído del libro “Los galeones de Vigo” págs. 125-126

²¹ Libro “Narrative of the circumstances of an Attending the Sinking of the Spanish Galleons, with the Treasure on Board in the harbor of Vigo, Spain, in the year 1702, with a view, to a proper understanding and appreciation of the project formed for the recovery of the treasure”, Galleon Treasure Company (autoría atribuida a Gowen) , 1884, pág. 13. Disponible gratuitamente en Google Books.

Los que luego vinieron parece ser que no salieron de la Ensenada de San Simón. En 1904 el italiano Giuseppe Pino obtuvo la primera de sus autorizaciones para trabajar en Rande, a donde volvería en numerosas ocasiones al frente de varias compañías, hasta la Segunda Guerra Mundial. Estuvo tratando de localizar el pecio en Mayo de 1904²² con su buque de rescate, el *San Clemente*. Al principio se creyó que buscaba los restos del pesquero *Valentina*, recientemente naufragado, pero en seguida aclararon cuál era su verdadero objetivo, supongo que para buscar la colaboración de los pescadores. Aunque con interrupciones, el rastreo se prolongó todo el verano de 1904²³. En 1925 vuelve Pino e insiste de nuevo en que ése es el hundimiento más rico de todos²⁴, pero no está muy claro que volviese allí.

Ya en los años 50 llega el famoso John Potter, a quien luego se le uniría el no menos conocido Robert Sténuit. Es sin duda el equipo que más buscó al escurridizo galeón, no sólo con inmersiones, algunas de ellas jugándose la vida, sino también en documentos. El historiador que contrataron, comandante Gregory Robinson, hizo un repaso a casi todos los documentos de la época. Además, y lo que es mejor, Potter tuvo a bien publicar la mayor parte de la investigación²⁵. En el mar buscaron con sonda, buzos y magnetómetro²⁶. Encontraron cerca de las agujas unos restos de poleas que se les deshicieron al tocarlos, que decían que provenían del galeón y se cayeron tras el impacto. Al final, se enteran de que un viejo pescador sabe de un naufragio por esa zona, pero fallece justo antes de que contacten con él (será *el naufragio del hombre muerto*) (Potter reconoce que lo relativos a esto son los únicos datos que falsea en su libro y Sténuit no parece aclararse²⁷). Dos pescadores dicen que saben del tal pecio y cada uno les lleva a sus marcas, y así localizan un vapor a 65 metros de fondo, y una roca a 85 metros (Sténuit se arriesgó mucho para comprobar este punto), finalmente, un tercer pescador les dice que no es ninguno de esos sitios, pero que están muy cerca y les dirá dónde es (asegura que es hierro porque las redes se manchaban de óxido, añade que al enganchar “cedía un poco” pero luego rompía las redes). Todos creen que ése es el punto que estaban buscando, pero los problemas financieros y burocráticos les impiden continuar.

²² “Diario de Pontevedra”, 18-May-1904, disponible en la hemeroteca digital de Galicia: biblioteca.galiciana.gal

²³ Diario “El Norte de Galicia”, 22-Ago-1904, hemeroteca digital de Galicia.

²⁴ Diario “El Pueblo Gallego”, 03-Jun-1925, hemeroteca digital de Galicia.

²⁵ “En busca del tesoro...”, págs. 273/279, 303/310

²⁶ Resulta interesante que, para calibrar y probar el magnetómetro, cogieron un cañón del hierro del *HMS Jupiter*, naufragado en Carrumeiro (Cíes) y lo llevaron a la ensenada de Baiona, depositándolo a 18’3 metros de profundidad (60 pies). Que se sepa, no se ha vuelto a localizar dicha pieza de artillería. “En busca del Tesoro...”, pág. 433 y “The treasure divers of Vigo Bay”, pág. 412

²⁷ “En busca del Tesoro...”, pág. 14. Para los siguientes datos “Tesoros y galeones hundidos.”, Robert Sténuit, Editorial Juventud 1969, págs. 209-220

Un canadiense, M. Chesqueric, solicita permiso para buscar en las islas en 1978, el cual no se le concede²⁸.

Fue en 1989 cuando se organizó la expedición del Quinto Centenario, sin duda la que más y mejores medios tuvo. Parece ser que regresaron a la zona en 1991. Por desgracia, no hemos sido capaces de localizar datos detallados de esta expedición, pese al gran empeño y esfuerzo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La publicidad dada la búsqueda del Quinto Centenario puso al *Remedios* en el punto de mira y reavivó el interés por su búsqueda, recibiendo la Xunta de Galicia varias peticiones de búsqueda por parte de franceses y británicos, las cuales fueron calificadas de “bastante extrañas”, siendo rechazadas²⁹.

A finales de 1991, la Xunta tuvo noticias de los movimientos sospechosos de un buque y pidió a la Armada que actuara. Los militares procedieron al abordaje (pacífico) del navío y lo obligaron a abandonar los rastreos³⁰. Se trataba del pesquero vigués *Vamos sin Rumbo* y dentro había cinco ciudadanos suizos encabezados por Loi Zedda Fabien en aquel momento Profesor de Arqueología e Historia de la Universidad de Lausanne (Suiza) (en la orilla de un gran lago). Posteriormente los suizos intentaron tramitar un permiso oficial, que les fue denegado. Actualmente el señor Fabien es Director de un museo del vino de Vaud (Suiza) llamado *Confrérie du Guillon*. Un servidor se ha puesto en contacto con él por correo electrónico para indagar más sobre este hecho, recibiendo la callada por respuesta.

Poco después del cambio de milenio, miembros de la militar Unidad de Buceo de Ferrol realizaron unos ejercicios en la Ría de Vigo. Tras finalizarlos, hicieron una inmersión en el bajo de *La Cruz de Almena*, interesados en conocer la aguja de la que tanto hablaba Potter. No esperaban encontrar nada y así fue, pero disfrutaron mucho del buceo y el paisaje submarino bien mereció la pena³¹.

Allá por 2002, volvieron a Vigo Potter, Sténuit y Owen Lee (miembro de su expedición), con motivo del III Centenario de la Batalla de Rande. Potter dice que está convencido de saber dónde reposa el pecio.

Con 81 años a sus espaldas, John Potter se entrevistó en 2005 con la Jefa del Servicio de Arqueología de la Xunta de Galicia, María Jesús Tallón Nieto. Pretendía que

²⁸ “Los tesoros de Rande”, pág. 130

²⁹ Diario “El País”, 17-Nov-1991 (Santiago de Compostela), disponible en http://elpais.com/diario/1991/11/17/cultura/690332410_850215.html

³⁰ Misma fuente que la nota anterior.

³¹ Declaraciones personales de antiguos miembros de la Unidad.

se le concediese un último permiso³², pero le dejaron bien claro que la época de los caza-tesoros se había terminado. No se le obligó a informar del lugar donde Sténuit encontró las poleas, dónde dejaron el cañón del *HMS Jupiter* en Baiona, dónde reposaba el vapor que encontró Sténuit, ni la zona del *naufragio del hombre muerto*, seguramente por desconocer la señora Tallón tales detalles.

En la madrugada del 4 de Enero de 2014, a la edad de 89 años, John Stauffer Potter falleció en un hospital de Massachusetts. Esa misma tarde había entregado el borrador definitivo de su último libro, que trata sobre el escurridizo galeón³³. La familia pidió a sus amigos que, en vez de enviar flores, hicieran donaciones a nombre de John Potter a la asociación benéfica *Vineyard Nursing Association* u a otra que eligiera el donante.

Una atípica solicitud fue la del grupo ruso San Simón GmbH que en 2004 liderados por Ferdinand Karnath pretendían trabajar en la Ensenada de San Simón y en Cíes para rescatar galeones intactos y cosas por el estilo yendo al 50% con el Gobierno Español. Decían que invertirían más de 300 millones de euros que vendrían de un consorcio empresarial. No se les autorizó a nada, pues no era una propuesta seria, pero hicieron mucho ruido en los periódicos.

Sin duda, la actuación más mediática fue la del buque “caza-naufragios” *John Lethbridge*. Ya sólo con ese nombre resulta sospechoso, pues el tal John fue un famoso caza-tesoros del Siglo XVIII. En Mayo del 2007 saltó la noticia y, con el *caso Odyssey* aún reciente, se le dio mucha importancia. Lo cierto es que pertenecía a Sub Sea Resources y estaban recuperando el cobre y el cinc del carguero *François Vieljeux*, hundido en alta mar en 1979. Se le detectaron unos movimientos sospechosos cerca de Cíes y esto, unido a que en su web ponían que tenían pensado recuperar en Verano la carga de un barco antiguo hizo que se diera la voz de alarma (el autor de estas líneas fue quien vio lo de la web y dio el aviso). La Guardia Civil subió al *John Lethbridge* sin encontrar nada fuera de lo normal. Se cree que sí localizaron el galeón pero que viendo peligrar la rentable y segura operación del cobre, decidieron olvidarlo y respetar la legalidad. Hay el rumor de que incluso, en presencia de la Guardia Civil, señalaron en una carta el lugar donde reposaba, al Sur-Suroeste de las islas a unos 94 metros de fondo. Como en todas las historias de caza-tesoros, ya no se sabe qué es ficción y qué es real.

En 2009, tras el escándalo de *Odyssey* con el expolio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, la Armada mostró su interés por los pecios. Se habló de que

³² “On the track of the HMS Monmouth’s Galleon...”, pág. 269

³³ “On the track of the HMS Monmouth’s Galleon...”, pág. 274

los primeros objetivos fuesen el Crucero *Reina Regente* y el navío que nos ocupa³⁴. Sin embargo, todo quedó en nada en el caso gallego (no así con el *Regente* que sí se buscó). Defensa y Cultura culparon a la Xunta de que no se llegara a un acuerdo, y la Xunta se defendió alegando que lo importante era Rande³⁵.

Ya en Mayo de 2010, Luis Valero de Bernabé, muy conocido en el mundillo de los buscadores de tesoros, aseguró haberlo localizado y tasó su cargamento en 3.500 millones de euros así sin más³⁶. Según parece, el buzo Daniel Moraleja encontró el pecio buceando a 50 metros allá por 2004, se calló el hallazgo y se alió con Luis Valero, quien aseguró que había dado parte del hallazgo a las autoridades. Dieron una rueda de prensa en Madrid, junto al escritor Carlos Terrón, que acababa de publicar una novela de ciencia ficción sobre la Batalla de Rande. Se les echaron encima el arqueólogo Carlos León Amores, Enrique Lechuga y la Guardia Civil. Acabaron reconociendo no estar seguros de nada ni haber entregado parte de hallazgo alguno y ahí acabó la cosa³⁷. Según parece, ni siquiera después informaron de dónde había hallado Daniel Moraleja los cañones y maderas que dijo haber descubierto. A parte de todo esto, Luis Valero de Bernabé asegura tener en exclusiva los derechos sobre el galeón³⁸, para lo que se basara en un vacío legal de la Xunta.

En Agosto de 2012 Enrique Lechuga, de Quinto Centenario pero ya como Director Técnico de FOMAR (Fundación Iberoamericana para el Fomento de la Cultura y las Ciencias del Mar) volvió a la búsqueda. Fue una actuación que tuvo bastante publicidad previa³⁹. Parece ser que, al menos en dos ocasiones estuvo a bordo del buque oceanográfico *Ángeles Alvariño* haciendo unos rastreos con el sónar⁴⁰. Tras una investigación del periodista Alberto Otero, del Faro de Vigo, se supo que se localizara

³⁴ Diario "Faro de Vigo" 11-Feb-2009, disponible en: <http://www.farodevigo.es/gran-vigo/2009/02/11/armada-buscar-verano-santo-cristo-maracaibo-prohibe-rastrear-frentes/296067.html>

³⁵ Diario "Faro de Vigo" (Vigo) 10-Ene-2011, disponible en: <http://www.farodevigo.es/gran-vigo/2011/01/10/xunta-descarta-mision-santo-cristo-maracaibo-apuesta-pecios-rande/507390.html>

³⁶ Diario "La Voz de Galicia", 26-May-2010, disponible en: <http://www.lavozdegalicia.es/sociedad/2010/05/27/00031274985473065505124.htm>

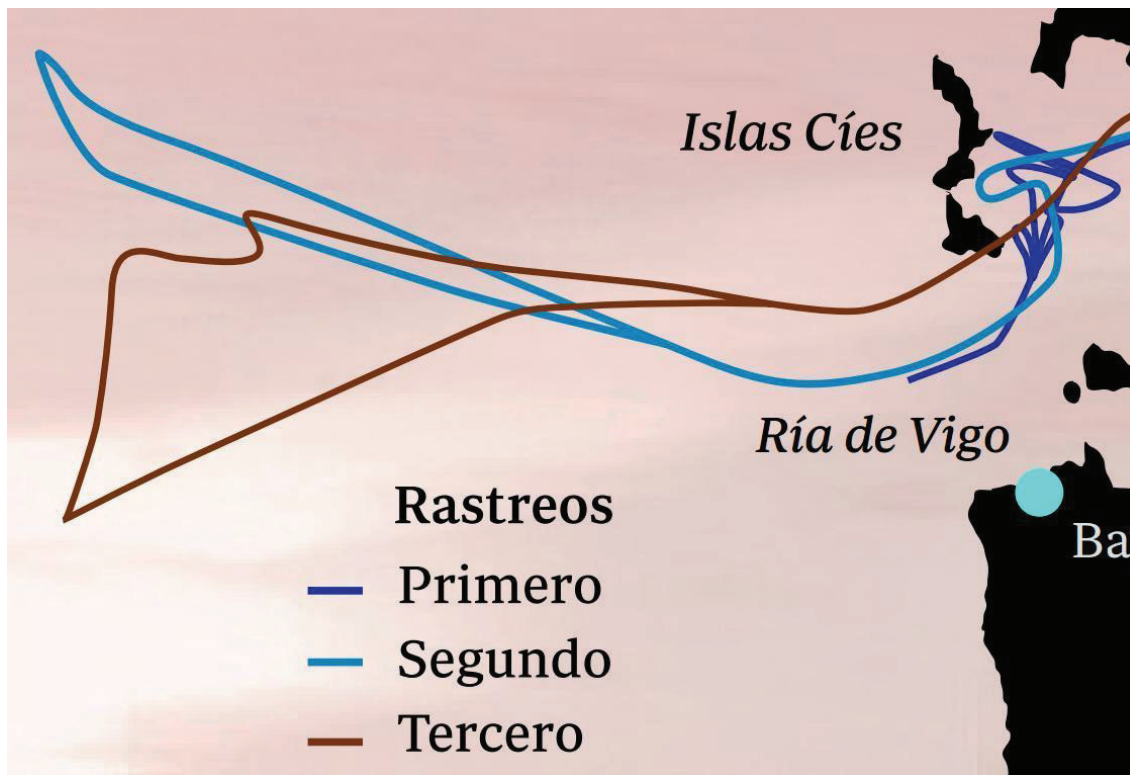
³⁷ Diario "Faro de Vigo" 28-May-2010, disponible en: <http://www.farodevigo.es/gran-vigo/2010/05/28/camelo-santo-cristo/442719.html>

³⁸ Diario "La Voz de Galicia" 29-May-2010, disponible en: http://www.lavozdegalicia.es/sociedad/2010/05/29/0003_8514989.htm

³⁹ Diario "Faro de Vigo" (Vigo), 09-Ene-2012, disponible en: <http://www.farodevigo.es/gran-vigo/2012/01/09/expedicion-cientifico-militar-documentara-diez-pecios-antiguos-sumergidos-frentes/612637.html>

⁴⁰ Diario "La Voz de Galicia" 28-Ago-2014 (Vigo), disponible en http://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2014/08/28/identificar-posible-pecio-galeon-santo-cristo-cuesta-25000-euros-/0003_201408V28C19923.htm

algo a 50 millas de las islas y parecía más un submarino que un galeón⁴¹, la operación se llamó *Misión Ofión*. También se rastreó la entrada Sur de la Ría. El diario ABC indagaría un poco más. Más adelante se analizan los resultados por ellos obtenidos.



Rastreos del *Ángel Alvariño* Según el periódico ABC⁴².

Éste es el resumen de las expediciones de las que tengo datos. Seguramente haya más, especialmente intentos de particulares de gentes de la zona de Vigo.

A finales de 2016 y principios de 2017, en el marco de las investigaciones llevadas a cabo por Ramón Patiño y quien redacta estas líneas, nuestro buen amigo y arqueólogo submarino Christopher Gait (conocido entre los buceadores gallegos como *Cris el inglés* pese a ser de País de Gales) estuvo rebuscando en los archivos de Londres, cuyo esfuerzo fue digno de admiración. Sabíamos que el diario del Capitán del *HMS Monmouth* había sido sustraído, pero la sorpresa llegó cuando a Chris le informaron en el propio archivo de que el diario del Piloto también se extravió antes de 2001 (fecha de informatización del archivo). No nos queda si no fiarnos de lo que

⁴¹ Diario "Faro de Vigo" 25-Feb-2013, disponible en una web del mismo grupo editorial <http://www.laopinioncoruna.es/sociedad/2013/02/24/pecio-historico-50-millas-cies/695944.html>

⁴² Diario ABC, 31-Mar-2013, págs. 48/51. Artículo de Rafael Moreno usando con permiso los datos de Alberto Otero. Disponible gratuitamente en la hemeroteca digital del ABC: <http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/2013/03/31/048.html>

transcribió Potter. Tampoco fue hallado el Consejo de Guerra a Baker ni su diario de a bordo (podiera ser que al informatizar apareciese por algún lado). El hecho de que el diario del Piloto del *Monmouth* haya desaparecido demuestra que el interés de los caza-tesoros en el galeón de las Cíes no ha cesado, y también demuestra que esa gente no tiene respeto ninguno y que hacen lo que sea para quitarse “competencia”.

DETALLE DEL DIARIO DE A BORDO

Los diarios de a bordo de los buques ingleses apenas dan datos del hundimiento. Casi ninguno lo menciona y, los pocos que lo hacen, lo comentan de pasada sin entrar en detalles. El único que nos dice algo es del Piloto del *Monmouth*, David Carr, cuya transcripción según Potter mostramos a continuación. Es preciso tener en cuenta que el día naval inglés empieza a las 12 del mediodía (no de la noche), que no usan puntos y que van escribiendo a medida que pasan las cosas, por lo que el texto de un párrafo no debe de entenderse como que pasó todo a la vez. Está en fecha juliana, en aquel entonces 11 días menos que la fecha gregoriana, que era la que usaba España:

-October in the year 1702

-A Journal aboard Her Majesty's Ship Monmouth in Vigo harbor and at Sea upon that coast.

-Ye 26 day at noon the South end of the Island Bayona bore ENE 1/2 N Dist 2 milles at 7 this morning we weighed.

The wind variable 24 hours between the SW and ENE moderat and calme till the Forenoon then a fresh gale at NE and ENE about that time our galoun being a starne struck upon a sunken rock and emeditately the fired guns for halpe they being in Distris as we Did Suppos

-Ye 27 day at noon the Island of Bayona bearing by Esteem Et 2d No Dist 49 milles

The Wind variable this 24 hours between the NNE and ENE blowing very hard this 24 hours at 5 laste night the island of Bayona bore Et 5 leagues about that time our men all came from the galoune

Podría traducirse del siguiente modo (notas entre paréntesis):

-Octubre del año 1702

-Diario a bordo del Buque de Su Majestad *Monmotuh* en el puerto de Vigo y en las aguas de aquella costa.

-El día 26 al mediodía la punta Sur de las Islas de Bayona a barlovento (de donde viene el viento) al ENE media cuarta al Norte (56,25º) a 2 millas (3'7 kilómetros) a las 7 de la mañana levamos anclas.

El viento variable estas 24 horas entre el SO y el ENE moderado y en calma hasta la mañana (comienzo de la guardia de mañana, las 08:00) en ese momento arreció del NE y del ENE a esa hora nuestro galeón estando a popa (por detrás) tuvo un extraño golpe contra una roca sumergida e inmediatamente dispararon los cañones solicitando ayuda estando en problemas como supusimos.

-El día 27 al mediodía la isla de Bayona a barlovento Et (¿hora del Este?) 2d No. (¿2 grados Norte?) a una distancia estimada de 49 millas (91 km).

El viento variable las 24 horas del NNE y ENE soplando muy duro las 24 horas a las cinco de la pasada noche la isla de Bayona a barlovento Et (¿hora del Este?) a 5 leguas (15 millas, 28 km) sobre esa hora todos nuestros hombres vinieron del galeón.

4. ACLARACIONES PREVIAS A LA PROSPECCIÓN

EVOLUCIÓN DEL PROYECTO

En este caso es necesario comentar cómo fue evolucionando el *Proyecto Cíes*, puesto que el final poco tiene que ver con el comienzo.

La idea inicial era la de hacer una búsqueda con magnetómetro en una zona delimitada. Debido a su mayor conocimiento del mar, se decidió pedir ayuda a la Armada Española. No esperábamos ir más allá de un asesoramiento técnico e información de los posibles naufragios (contactos en la denominación oficial) que pudiera haber por nuestra zona de búsqueda. Una primera ayuda se pidió de modo informal mientras decidíamos si llevar a cabo el *Proyecto Cíes* y ya entonces comenzaron a remitirnos gran cantidad de documentación histórica, especialmente de lo hecho por Quinto Centenario en los años 90.

La petición de ayuda se tramitó de modo oficial aprovechando que se tramitaron los permisos para la prospección ante la Armada, al mismo tiempo que la solicitud de autorización por parte del Servicio de Arqueología de la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia, advirtiéndoles de que se precisaba la aprobación de dicho Servicio antes de que la Armada otorgara su autorización. El motivo de anticiparnos a la decisión del Servicio de Arqueología fue que el trámite en la Armada se preveía largo y no queríamos dejar pasar el verano. La solicitud de la Armada estaba pendiente de aclarar el status jurídico del galeón de las Cíes, en lo referente a qué país le pertenecía el buque.

Durante la tramitación del permiso tuvieron lugar unos hechos muy importantes pues, debido a la solicitud de actuación, el Departamento Jurídico de la Armada tuvo que tomar una decisión sobre los galeones de la Carrera de Indias. A conclusión de dicho Departamento fue que no sólo los buques militares (Almitanta, Capitana y otros) eran Buques de Estado, si no que todos los buques de la Carrera de Indias tenían tal consideración, aunque en la época se refiriesen a ellos como mercantes. Esta conclusión es de vital importancia para la protección de dichos naufragios, pues pertenecen al Estado Español. Ya en el caso concreto que nos ocupa, dicho Departamento concluyó que, pese a haber sido capturado por Inglaterra, el *Nuestra Señora de los Remedios* era español, pues no se hizo el trámite de llevarlo a un puerto inglés y que un tribunal lo declarase buena presa, lo que implica que la captura no tenía efectos legales. La importancia de dichas conclusiones es muy alta, como se comprenderá.

Una vez aclarado el status jurídico del galeón, y concedido el permiso del Servicio de Arqueología, la Armada dio su autorización. En cuanto a la petición de ayuda, la respuesta superó nuestras mejores expectativas: Gran asesoramiento, información de un buen número de contactos y, sobre todo, la colaboración de dos buques militares. Por una parte, el Buque Hidrográfico *Tofiño* hizo dos rastreos con sónar de barrido lateral y, por otra parte se nos brindó la oportunidad de explorar lo encontrado con el robot del Buque de Salvamento y Rescate *Neptuno*. Todo el proceso de colaboración fue llevado a cabo con un exquisito trato hacia nosotros y un verdadero interés en el Proyecto. Cualquier palabra de agradecimiento queda pequeña.

OTROS PERMISOS Y COLABORACIONES

Al estar el área de búsqueda fuera de la Ría de Vigo, la Autoridad Portuaria de Vigo no tenía competencias allí, por lo que no fue preciso hacer trámites en esta administración. En canto a la Capitanía Marítima de Vigo, sí que se llegó a tramitar un permiso, pero se nos respondió que, por tratarse de una pequeña embarcación particular, la que íbamos a utilizar, y fuera del canal de entrada Sur tampoco tenían competencias. El Servicio Marítimo de la Guardia Civil nos respondió que con que les informáramos antes de hacer la búsqueda con magnetómetro y les remitiéramos los permisos del Servicio de Arqueología y de la Armada era suficiente. Es preciso indicar que el hecho de no usar buceadores facilitó mucho el asunto de los permisos.

También se le pidió ayuda a las cofradías de pescadores (A Guarda y Baiona) sobre naufragios que ellos conocieran, sin proporcionar nada nuevo. El club de buceo CIESUB nos facilitó las coordenadas del pesquero *María Varela*, al Sudeste de las Cíes. El Servicio Marítimo de la Guardia Civil nos dio la posición del pesquero *Mar de Marín*, hundido en canal Sur de las Cíes tras ser golpeado por el mercante *Baltic Breeze* el 1 de Abril de 2014. El Real Club de Yates Monterreal de Baiona nos permitió usar gratis sus instalaciones y un amarre pero, finalmente, no fue preciso.

CAMBIO DE ZONA

El área de búsqueda propuesta en un primer momento se decidió tras analizar la documentación histórica. La clave era la posición del buque apresador *HMS Monmouth* el día del naufragio a las 12 horas, pues todo parecía indicar que estaría próximo al galeón, ayudando a evacuar a la gente que iba a bordo y que el galeón estaría recién hundido o a punto de hacerlo. El problema fue que el piloto inglés, David Carr, estableció su posición con respecto a la *Punta Sur de las islas Cíes*. Tras tener en

cuenta las condiciones meteorológicas del momento, especialmente el viento, las cuales están bien recogidas en los diarios de a bordo ingleses, llegamos a la conclusión de que tal punta era -----

Fue de gran ayuda el conocimiento del mar del personal de la Armada. Tras analizar el proyecto entregado se dieron cuenta de que no tuvimos en cuenta una fuerte corriente ----- que se presenta nada más salir de la Ría de Vigo. Desconocíamos la existencia de dicha corriente, lo que obligó a recalcular la posición del *HMS Monmouth*. Llegamos entonces a la conclusión de que la dicha *Punta Sur de las islas Cíes* era -----

Ya para evitar más errores, detallamos a la Armada el porqué de nuestra área de búsqueda, y se dieron cuenta de un segundo error: Suponíamos al *Nuestra Señora de los Remedios* a barlovento del buque de guerra inglés (es decir, que el viento pasaba primero por el galeón y luego por el buque de guerra) para que así las lanchas que estaban rescatando a la gente llegasen más fácilmente al *HMS Monmouth*, sobre todo teniendo en cuenta que estaba comenzando un fuerte temporal que después dañó a varios buques ingleses. Pues bien, desde la Armada se nos explicó que sería justo al revés: Las lanchas irían desde el galeón al navío inglés con el viento en contra. Es cierto que eso atrasa mucho el rescate, pero sería la única forma de hacerlo con seguridad. De este modo, si viniese una fuerte racha de viento, la lancha simplemente se alejaría algo del barco inglés pero, si se hacía como suponíamos, la racha estrellaría la lancha contra el navío.

Tras las sugerencias de la Armada, se tramitó el cambio de zona. Nosotros seguimos convencidos de que a nuestra teoría sobre la posición del galeón con respecto a la del *HMS Monmouth* es buena, el problema fue que no interpretamos bien los datos. Cometimos los mismos errores que Jhon Potter y Robert Sténuit en los años 50 y que *Quinto Centenario* a comienzos de los 90. Esto pone de manifiesto que es precisa la colaboración con la Armada en temas de arqueología subacuática, aunque que sea a nivel de asesoramiento o revisión.

5. NORMATIVA

La intervención arqueológica que se propuso se atuvo a lo dispuesto en el Decreto 199/1997, de 10 de julio, regulador de la actividad arqueológica en Galicia, y a la Ley 5/2016, de 4 de mayo, del Patrimonio Cultural de Galicia; al respecto de esta Ley con especial relevancia a lo escrito en su Sección 3ª: "Protección del patrimonio arqueológico subacuático".

Subsidiariamente a lo expresado en la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español que dice en su Artículo 41.2:

"Son prospecciones arqueológicas las exploraciones superficiales o subacuáticas, sin remoción del terreno, dirigidas al estudio, investigación o examen de datos sobre cualquiera de los elementos a que se refiere el apartado anterior (toda clase de restos históricos o paleontológicos, así como los componentes geológicos con ellos relacionados). En esa misma Ley, el artículo 42.1 establece que Toda excavación o prospección arqueológica deberá ser expresamente autorizada por la Administración competente."

-Por lo que es de aplicación la Ley 5/2016 del Patrimonio Cultural de Galicia que establece en el artículo 95.a qué se entiende por actividad arqueológica:

"La prospección, entendida como la exploración superficial y sistemática sin remoción de tierras, tanto terrestre como subacuática, dirigida al estudio e investigación para la detección de restos históricos, así como de los componentes ambientales relacionados con éstos. La prospección abarca la observación y el reconocimiento sistemático de superficie y también la aplicación de las técnicas que la arqueología reconoce como válidas."

Estableciéndose en el artículo 96.1 que:

"Será necesaria la autorización previa de la consejería competente en materia de patrimonio cultural para la realización de las actividades arqueológicas a que se refiere el artículo anterior. Motivo por el que se procederá a tramitar dicha autorización siguiendo las instrucciones del artículo 96.2."

Igualmente serían de aplicación los artículos 101.1 e 101.2 de la dicha Ley, que los consideramos cumplidos al hacer la solicitud de la prospección.

También es de aplicación la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, puesto que su artículo 382.2 estipula que:

“Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso.”

Consultando con fuentes da Armada, explicaron que, al tratarse de restos arqueológicos, primero tiene que autorizar la Xunta de Galicia y, posteriormente, estudiarán ellos la pertinente autorización.

De modo genérico se contemplará lo escrito en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático 2001, de la Conferencia General de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 31ª reunión, celebrada en París del 15 de octubre al 3 de noviembre de 2001.

6. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

La Armada Española nos facilitó una serie de “contactos” obtenidos en diversas campañas hidrográficas, que se expondrán y detallarán en la Memoria. Por “contacto” entiende algo de origen no natural que tanto pueden ser contenedores caídos de un mercante como un naufragio moderno o antiguo.

Uno de esos contactos estaba justo en nuestra área de búsqueda, por lo que acabó llamándose “Punto de especial interés”. Otro contacto estaba algo al Noroeste de nuestra área de búsqueda, demasiado cerca coma para ser ignorado.

Por último añadir que, tras el uso del Sónar de Barrido Lateral (SBL) por parte del Buque Hidrográfico da Armada *Tofiño*, se detectó en el área primeramente solicitada (y que luego modificamos) un hundimiento que parecía reciente y que nos pareció un buen lugar para probar el magnetómetro.

El domingo 02 de septiembre de 2018 intentamos hacer la prospección, pero problemas de diversa índole (tanto con la embarcación como con el magnetómetro) obligaron a cancelar. Finalmente, el domingo 16 de septiembre de 2018 hicimos la primera parte de la prospección, no dando tempo a más debido a problemas con la navegación (una densa niebla dificultaba nuestra visibilidad y hacía peligrar la integridad de la embarcación, complicando la vista de otras posibles embarcaciones que transitasen por la zona).

Así pues fueron investigados los siguientes puntos:

Cíes1: Se trata del naufragio encontrado por el *Tofiño* con el SBL. Está a una profundidad de unos ----- metros y dio una lectura de 8 nanoTeslas (nT) lo que, según la tabla que se adjunta, suponen unas 70 toneladas de hierro.

“Punto de especial interés”. Está a ----- metros de profundidad y dio una lectura de 4 nT, que según la tabla suponen cerca de unas 50 toneladas de hierro. Según los documentos el galeón *Nuestra Señora de los Remedios* llevaría unas 50 toneladas de hierro entre anclas, cañones, balas y demás.

Cíes2: Corresponde con el contacto próximo al área de búsqueda. Repos a ----- metros de profundidad y dio una lectura de 6 nT, lo que suponen unas 130 toneladas de hierro.

Tras el uso del magnetómetro, la conclusión principal es que, por el momento, el “Punto de especial interés” sería compatible con el naufragio del *Nuestra Señora de los Remedios*, es decir, el famoso galeón de las Cíes. Como secundaria, indicar que fue posible descartar un contacto, pues su masa metálica es muy grande para ser el galeón.

Se adjunta la tabla de identificación de masas metálicas facilitada por el fabricante del magnetómetro usado, un AQUASCAN MC5.

7. LISTADO DE POSICIONES

TABLA DE CONTACTOS FACILITADOS POR LA ARMADA ESPAÑOLA

Contactos comprobados con el magnetómetro:

Punto de Especial Interés

Cíes1

Cíes2

CONTACTOS a menos de 6 millas de las Islas Cíes:

CONTACTOS a más de 6 millas de las Islas Cíes, y profundidad en metros:

Malaspina-Antares1*

Malaspina-Antares2*

(*) Ver páginas siguientes para los pecios Malaspina-Antares

Nafragios modernos identificados:

-Pesquero *María Varela* (12-Ene-1994), cortesía del Centro de Buceo CIESUB:
(a unos 50 metros de profundidad)

-Pesquero *Ría de Marín* (01-Abr-2014), cortesía del Servicio Marítimo da Guardia Civil:
(a unos 52 metros de profundidad)

FOMAR organizó en 2012 una expedición a dos puntos en alta mar para comprobar si alguno de ellos era el galeón de las Cíes. Para lo cual se llevó a cabo la *Misión Ofión* y, a bordo del buque de investigación *Ángeles Alvariño* se pasó telemetría sobre dichos puntos. Terminado el trabajo se insinuó en los periódicos que localizaran un submarino, y se supuso que sería el submarino alemán *U134*, pues se le creía hundido en las proximidades de las islas. Dichos puntos fueron informados por Yago Abilleira a la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia por medio del escrito con número de entrada 93506/RX220642 con fecha 08-Sep-2017

La Armada Española obtuvo esas coordenadas y las comprobó rápidamente, por si realmente se tratase de un Buque de Estado. Se usó un Sónar de Barrido Lateral (SBL), cuyos resultados se detallan ahora. Salta a la vista que ambos naufragios parecen más barcos mercantes con casco de hierro que submarinos.

En relación a la existencia de un submarino hundido en las costas de las Cíes, tenemos que señalar que según indica el prestigioso historiador Axel Niestlé en su libro *“German U-boat losses during World War II. Details of destruction”* (FrontlineBook, Londres, 2014) (página 45 y nota 17 en la página 217) el ataque aéreo del 24 de Agosto de 1943 contra el *U134* fue efectuado en realidad contra el *U340*, que no sufrió daños y regresó a su base en la Francia ocupada. El *U134* resultaría hundido el 27 de Agosto de 1943 unas 50 millas al Norte de Cabo Ortegal. Por lo comentado podemos concluir que, documentalmente, **no hay hundido ningún submarino cerca de las islas Cíes.**

BH MALASPINA-BH ANTARES 2012

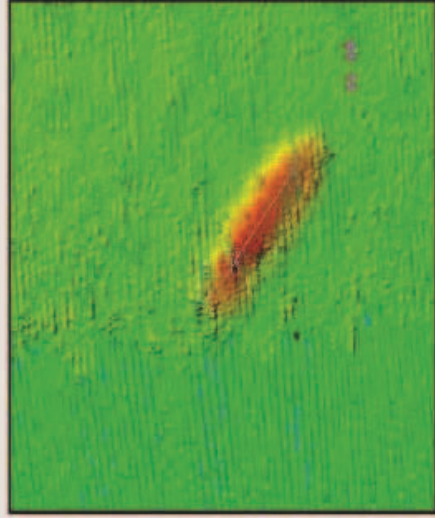


IMAGEN SONDADOR MULTIFRECUENCIA
EM302

Naufragio 1

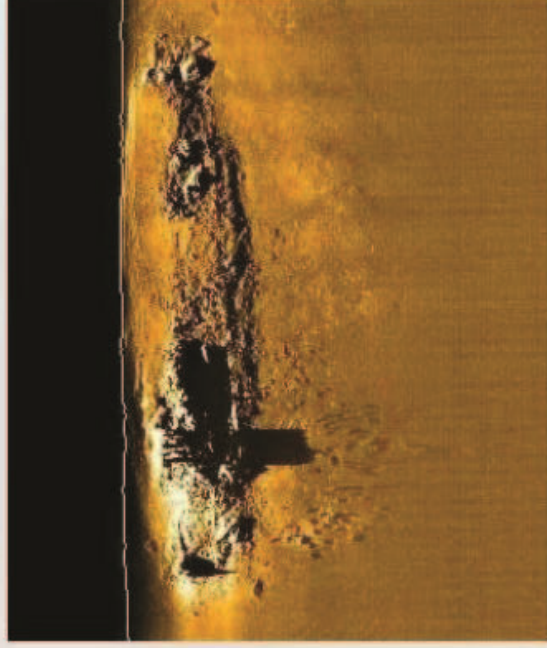


IMAGEN SÓNAR DE BARRIDO LATERAL (SBL
Klein 3900)

BH MALASPINA-BH ANTARES 2012

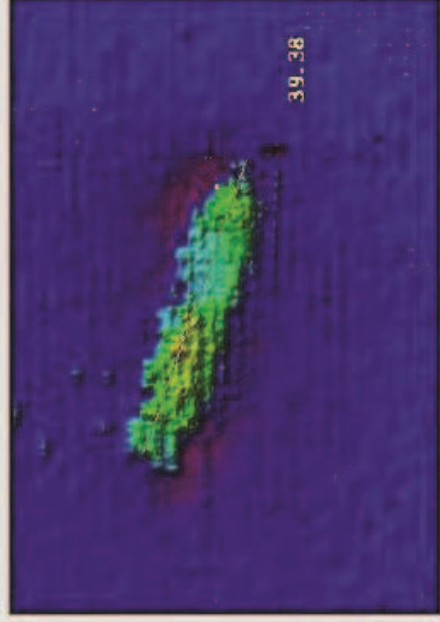


IMAGEN SONDADOR MULTIBEAM
EM302



IMAGEN SÓNAR DE BARRIDO LATERAL
(SBL Klein 3900)

Nafragio 2

8. EQUIPO

RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES:

-Miembros del equipo:

- Xurxo Constela Doce, director de la prospección.
- Ramón Patiño Gómez, ya dirigió alguna prospección subacuática a comienzos de los años 80. Es un estudioso de la Batalla de Rande, estando considerado el mayor experto sobre el tema, y también tiene publicaciones sobre naufragios. Por motivos de salud, no pudo embarcar. Es un asesor para temas históricos.
- Yago Abilleira Crespo, con experiencia como buceador en labores arqueológicas submarinas, estudioso de la Batalla de Rande (publicó el libro "Los galeones de Vigo") y de los naufragios. Fue responsable del magnetómetro (funcionamiento, colocación, ajustes, interpretación de las señales,...). También tiene el título de patrón, por lo que pudo llevar la embarcación.
- David Silvestre Barrio, Comandante de Infantería de Marina. Colaboró a título personal, no oficial, en la obtención de información y documentación que hay en Madrid.
- Christopher Gait, tiene el título de arqueólogo subacuático en el Reino Unido, pero no homologado en España. Fue quien investigó en los archivos de Londres.

-Recursos Materiales:

- Magnetómetro AQUASCAN MC5: Magnetómetro sumergible de protones.

9. VALORACIÓN ARQUEOLÓGICA

Las lecturas obtenidas hasta el momento en la búsqueda del Galeón de las Cíes nos permiten ser optimistas sobre los resultados, ya que las lecturas del magnetómetro indican con mucha probabilidad la existencia de un pecio con características muy semejantes a las del Galeón *Nuestra Señora de los Remedios*, que sería, con más posibilidades, como explicábamos en el proyecto de intervención, el conocido en la documentación histórica inglesa como la presa del *HMS Monmouth* hundido en las inmediaciones de las Cíes.

Estaba previsto que el Buque de Salvamento y Rescate “*Neptuno*” se desplazara a las Cíes a comienzos de Septiembre para hacer una exploración visual de diversos puntos con su robot submarino tipo ROV. Mas tuvo una avería en el último momento, por lo que se está tratando de que vea el año que viene para poder hacer la exploración visual. Lo que se pretendía era, en primer lugar, comprobar el “*punto de especial interés*” y, si había ocasión, otros puntos en el área de búsqueda que podrían ser naufragios antiguos.

La primera conclusión de los trabajos efectuados es que la colaboración de la Armada resultó altamente positiva. El asesoramiento y entrega de documentación histórica y posiciones de contactos fueron básicos, el uso del sónar de barrido lateral fue muy útil y el previsible uso del robot será muy importante.

Se localizó una posición, la que denominamos como *Punto de Especial Interés*, cuyas características parecen coincidir con las teóricas del *Nuestra Señora de los Remedios*. La exploración visual con el robot submarino aportará más información.

Se obtuvieron numerosas posiciones de restos hundidos por la zona de las Cíes. Si dichos restos son arqueológicos o recientes es algo que queda fuera de nuestro alcance. También se obtuvo la posición de dos naufragios modernos identificados. Toda esa información enriquecerá la Carta Submarina de Galicia.

Se hicieron, por primera vez en Galicia, trabajos de Arqueología en aguas profundas, donde no llegan los buceadores.

Por último indicar que el *Proyecto Cíes* nos obligó a una revisión e interpretación de los documentos sobre la Batalla de Rande que amplió el conocimiento de dicho combate. Ese mayor conocimiento está siendo divulgado en libros y diversos artículos, algunos de ellos aún en fase de preparación.

En Vigo, a 31 de Enero de 2019
Xurxo Constela Doce