

ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA EN LA CORUÑA (II)

EDAD MEDIA Y ÉPOCA MODERNA

Miguel San Claudio Santa Cruz
Arqueólogo

La bahía de La Coruña se abre en el gran seno formado por el cabo Prioriño Chico y la península de la Torre de Hércules que comprende las rías de Ferrol, Ares y Sada y La Coruña. En este gran seno se localizan como puertos más importantes los de Ferrol, Ares, el de Pontedeume, el hoy prácticamente inútil de Betanzos, Sada, el ya desaparecido del Burgo y por último el de La Coruña.

Este gran seno facilita una segura y rápida comunicación entre cualquier punto que se ubique en sus riberas en casi cualquier situación meteorológica. Mientras los dos límites del seno: cabo Prioriño y la península de la Torre distan por tierra firme unos 60 Km sin contar los vados precisos para dicha comunicación, la distancia por mar se reduce a escasos 10 Km. Esta circunstancia fomentó un tráfico de carácter comarcal entre las tierras que se asomaban al conjunto de las rías.

Junto a las condiciones anteriores que favorecieron un tráfico de pequeño cabotaje, existe, dada la situación geoestratégica del puerto coruñés una circunstancia que favorecerá la existencia de un comercio de gran altura a lo largo de toda la historia del puerto coruñés. Galicia se adentra como un espolón yugulando la ruta de navegación que conduce desde las costas del mar del norte y las islas británicas e Irlanda a casi cualquier lugar que no sea América o los territorios situados todavía más al norte.

Es precisamente esta circunstancia la que da origen a la fundación del puerto de La Coruña y, como consecuencia a la propia ciudad. El seno ártabro se abre frente a la ruta comercial de altura descrita anteriormente justo antes - o después - de dar el salto del golfo de Vizcaya. Esta circunstancia hace que sea precisamente este punto el más favorable para ofrecer apoyo a una navegación tras - o antes - de permanecer durante varios días seguidos de navegación sin escalas.

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

La ciudad de La Coruña nació como consecuencia de la existencia de una bahía con unas adecuadas características para albergar naves en seguridad no lejos de la ruta marítima que discurre frente a ella. Si el puerto es el origen de la historia de esta ciudad, el propio devenir está estrechamente ligado a su puerto.

Si en el anterior capítulo de esta miniserie dedicada a la Arqueología Submarina en la bahía de La Coruña decíamos que no podíamos citar ningún naufragio en relación con el período romano, en este caso sí podemos dar cuenta de varios naufragios que se produjeron en el área coruñesa y que han dejado restos materiales bajo el agua que hoy en día podemos estudiar de

forma científica. Además podemos citar varios pecios que se encuentran bajo las aguas en aquellos puntos que vieron poner punto final a sus singladuras.

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

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

El origen de la expedición era Irlanda donde Thorgest, había fundado un reino que comprendía el norte y centro de Irlanda además de las islas Hébridas, Orcadas y Shetland y parte del oeste de Escocia. La flota cruzó el Golfo de Vizcaya desembarcando en las proximidades de Gijón. Ante la disposición para la lucha de las tropas asturianas y las escasas posibilidades de victoria los piratas levantaron el campo en busca de objetivos más asequibles hacia el oeste saqueando Ribadeo y de allí a Faro Brigantio, como se conocía a La Coruña entre los cristianos de la época.

La primitiva bahía de La Coruña no sólo ofrecía un buen fondeadero con abundantes arenales que permitirían el varado de las ligeras naves normandas, además sumaba las facilidades de defensa que representaba el estrecho istmo que separaba a la península de Faro del continente.

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

Tan pronto los invasores tuvieron noticia de la llegada del ejército real se retiraron a la bahía de La Coruña al abrigo de su armada. Tras unirse las fuerzas gallegas y las reales se dirigieron a este último lugar entablándose combate. La lucha fue larga e indecisa durante bastante tiempo cediendo al fin los normandos dejando a las tropas cristianas dueñas del campo. La salvación para los piratas estaba en sus naves hacia las que se retiraron acosados, aunque no pudieron salvarlas todas. Perdieron varias decenas de embarcaciones incendiadas por las tropas victoriosas y aún debieron dejar sobre la playa gran parte del botín capturado en la comarca y en las otras zonas saqueadas que fue repartido entre el ejército victorioso.

La flota, tras el fracaso en la Coruña, se dirigió hacia el sur en busca de parajes más acogedores cuyos habitantes no opusieran tantos reparos a ser robados, muertos o violados. Primeramente se dirigieron a Lisboa que saquearon durante trece días. La siguiente noticia que tenemos de la flota es remontando el Guadalquivir, cuando sorprenden y saquean Sevilla el 1 de octubre de 844, sería su última victoria pues fueron definitivamente derrotados por Abderramán II en la misma desembocadura del río hispalense.

Aunque las fuentes cifran el número de naves perdidas en La Coruña en cincuenta, hemos de tomar con precaución el dato, ya que dichas fuerzas todavía son capaces de ganar Lisboa y tomar Sevilla.

Como es lógico el conocimiento de la riqueza patrimonial bajo las aguas no es fruto de la casualidad. El trabajo desarrollado por diversas personas amparadas todas ellas en mayor o menor medida por la Institución de la que nos honramos en considerar como amiga, es el único responsable de este conocimiento. Las tareas de trabajo bajo las aguas, el más espectacular de la actividad arqueológica desarrollada en medio marino, no debe llevarnos a olvidar las tareas desarrolladas en gabinete tanto para estudiar los objetos localizados como para identificar acontecimientos históricos que hayan podido dejar huellas materiales.

Así las tareas de estudio y de trabajo de *campo* se complementan como debería ser la norma en cualquier intervención de carácter científico y, si bien no ha existido una total continuidad, ello no ha sido debido a una falta de interés por parte del Museo Arqueológico del Castillo de San Antón sino a la errática dirección de la Arqueología Gallega en materia subacuática en los últimos años.

Las primeras intervenciones arqueológicas subacuáticas en el Puerto de La Coruña se remontan a épocas tan tempranas en el contexto español como los años 1976 y 1977.

Estos pioneros eran buceadores deportivos del **Club del Mar de La Coruña** encuadrados en el **G.I.R.A.S.** (Grupo de Investigación y Rescate Arqueológico Subacuático), bajo la inspiración de Rafael Mejuto García, delegado de Arqueología Subacuática de la **Federación Gallega de Actividades Subacuáticas** y con la coordinación del **Museo Arqueológico de La Coruña**.

Aparte de los trabajos desarrollados en las zonas de Finisterre, Laxe, Centroña y Viveiro, las tareas se focalizaron principalmente en la bahía de La Coruña, donde se constató la riqueza arqueológica de sus fondos.

Las zonas prospectadas en la bahía coruñesa fueron el área del Parrote, en todo el frente de la Solana, la de San Diego y la peña de las Ánimas.

Dentro de los trabajos de gabinete se han recogido informaciones acerca de la pérdida de embarcaciones en el puerto coruñés que nos lleva a suponer un número mucho mayor de naufragios cuyas noticias no se han conservado.

Siguiendo un criterio cronológico y tras la pérdida relatada de un número indeterminado de embarcaciones normandas, hemos documentado la pérdida en 1393 de una embarcación cargada de paños procedente de L'ecluse. Pocos datos más conocemos salvo que su carga fue retirada por el corregidor coruñés Fernán Pérez de Andrade.

Algunos barcos pertenecientes a la fallida expedición contra Inglaterra de 1588, mal conocida como Armada Invencible, regresaron a puertos gallegos donde buscaban reparar sus naves, conseguir provisiones y desembarcar a heridos y enfermos.

Los ingleses, suponiendo erróneamente la debilidad de las fuerzas de Felipe II, se apresuraron a lanzar un contraataque con todos los medios disponibles y contando con sus mejores jefes. Este contraataque hubo de verse desbaratado tanto en La Coruña, en 1589, como posteriormente ese mismo año, aunque con más contundencia, frente a Lisboa. En ambos ataques, hubieron de sufrir los ingleses unas pérdidas todavía mayores que las españolas del año anterior.

En el momento del contraataque inglés se hallaban en el puerto de La Coruña el Galeón *San Juan*, capitana de la flota de Portugal y uno de los navíos más grandes de la Armada de 1050 toneladas y 50 cañones. El galeón *San Bernardo*, de la misma escuadra y 352 toneladas con 21 piezas. Otros buques eran el *San Bartolomé* de la escuadra de Andalucía, con 975 toneladas y 27 piezas, la urca *Sansón* de 500 toneladas y dos galeras -la *Diana* y la *Princesa*- que pronto se retiraron de escena.

El galeón *San Bernardo* se encontraba en carena y sin artillería, mientras los galeones *San Juan* y *San Bartolomé* se situaron en posición para contribuir a la defensa de la plaza. Los buques de la armada atacante no fueron capaces de forzar el fuego que desde los galeones anclados en la bahía y desde el castillo de San Antón desarrollaron los defensores, por lo que se dirigieron a la cercana e indefensa playa de Oza desde donde avanzaron por tierra hacia la ciudad.

Una vez forzada la resistencia que al avance inglés se le ofrecía desde el barrio de la pescadería, las dos naves se encontraron en una posición indefendible, máxime cuando los ingleses desembarcaron su artillería para batir ambas naves. No quedó más opción que destruir los galeones para evitar que cayesen en manos del enemigo. Los buques fueron abandonados mientras se dejaban encendidas varias mechas conectadas a la santabárbara. Varios soldados ingleses, creyendo que obtenían una presa fácil, subieron a bordo de los buques en el momento que éstos hacían explosión desapareciendo con las naves.

El lugar donde reposan los restos de los galeones *San Juan* y *San Bartolomé*, se debe situar en la proximidades del Malvecín, porción de las fortificaciones que defendían el frente de la Pescadería en las inmediaciones de la actual plaza de Orense.

En el Museo Arqueológico municipal de San Antón, se conserva un serpentín de hierro (pieza de artillería ligera, similar al falconete) que se atribuye a la dotación artillera del galeón *San Juan*, aunque sobre esto nada podemos asegurar. También se conservan en la misma institución dos piezas de artillería de mayor calibre que pudieran pertenecer a alguno de estos buques. Numerosos objetos procedentes de estas naves o de otras de la época se conservan en diferentes instituciones museísticas y en manos particulares todo a lo largo de la geografía española. Todas estas piezas fueron recuperadas del fondo durante los dragados a los que periódicamente se somete al puerto coruñés. Una espada perteneciente a la época del ataque inglés fue localizada durante la prospección arqueológica previa al dragado realizado en el puerto de LA Coruña en el año 2001.

Tras la retirada inglesa, provocada por su fracaso al tomar la Ciudad Alta, consta que quedaron abandonadas cuatro o cinco embarcaciones inglesas medio quemadas en las proximidades de la playa de Oza.

Las diferentes contiendas en las que se vio envuelta España a lo largo de la época moderna dejaron noticias en cuanto a naufragios en el puerto coruñés. La pérdida del control efectivo del mar a lo largo de los siglos XVII y XVIII hizo que la corona debiese fomentar la actuación de particulares que armasen embarcaciones en corso con objeto de atacar el tráfico mercante enemigo, en este campo destacaron los puertos gallegos, una vez más por ser los más próximos a la ruta comercial que cruza frente a nuestras costas. Entre estos puertos destacó La Coruña y dos de estas embarcaciones, en este caso fragatas corsarias se perdieron en febrero de 1645 a consecuencia de una "tormenta recísima". De una de ellas conservamos su nombre: la *San José*. Ambas eran propiedad de un armador corsario coruñés Dn. Francisco Zárraga Beográn que armó varias de estas embarcaciones que corrieron diferentes aventuras en aguas gallegas y portuguesas.

El secretario de Estado de Carlos III, Jerónimo Grimaldi, estableció el 30 de noviembre de 1764 una compañía estatal con base en el puerto coruñés para el transporte de mercancías y correspondencia con La Habana en primera instancia ampliándose tres años después al comercio con Montevideo y Buenos Aires. "Aunque la función preferente de estos correos era la de portear la correspondencia oficial y privada entre España y las colonias, así como la conducción y transporte de viajeros y soldados, el comercio de mercancías será desde el primer momento el aspecto más importante"¹. A raíz de este hecho la ciudad de La Coruña se convirtió en referencia en el comercio internacional, su nombre se incluyó en todas las guías de comercio y a él vinieron a instalar sus oficinas todo tipo de hombres de negocios.

El establecimiento de la compañía citada supuso para el Puerto de La Coruña un despegue económico que se hizo extensivo al resto del hinterland capitalino insertando a la economía coruñesa y regional en los grandes circuitos del comercio internacional. Los primeros días de cada mes salía un correo con mercancías para La Habana, y cada dos meses -otros autores dicen que los días quince de cada mes - otro en dirección al Río de la Plata de donde regresaban con mercancías procedentes de las Indias.

Así La Coruña y Cádiz fueron los únicos puertos de la Península que canalizaron periódicamente el tráfico colonial con Nueva España entre 1764 y 1789, y con Nueva Granada entre 1764 y 1778.

En donde hay navegación se producen naufragios y así uno de estos buques, de nombre *El Gallego*, se perdió en el puerto coruñés en 1770. Era una fragata proveniente de las Indias, probablemente de La Habana. Sabemos que en su naufragio se produjeron varias víctimas y que se socorrió económicamente al piloto y a varios marineros supervivientes. Varios correos marítimos más se perdieron en las costas gallegas, siendo el más famoso el naufragio de *La Cantabria* en la ría de Camariñas en 1773 con fuertes pérdidas de vidas: 55 fallecidos y sólo 6 tripulantes supervivientes.

Uno de los acontecimientos más famosos de la historia coruñesa es la batalla de Elviña disputada el 16 de enero de 1809 ante la ciudad pivotando la pugna en torno al pueblo que ha dado nombre – en España – a la batalla. Nada más diremos acerca de este hecho dado lo conocido del mismo, salvo señalar que una vez más la ciudad se ve envuelta en un acontecimiento histórico a consecuencia de su puerto y que una vez más han quedado restos materiales susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica en los fondos de la bahía.

¹BARREIRO FERNÁNDEZ, J. R., 1986.

Ese día se había levantado un fuerte viento del suroeste, muy incómodo en la bahía, que dificultaba el embarque de las tropas. El día 17 casi todo el ejército británico se hallaba en los barcos y la flota estaba casi lista para salir. Mientras, desde las alturas de Los Castros los franceses, libres ya de la defensa que por tierra habían efectuado las fuerzas de Moore, comenzaron a hostigar a los transportes con su artillería.

A pesar de los escasos daños producidos por el cañoneo el pánico se extendió entre los capitanes de algunos de los transportes que, imprudentemente, cortaron los cabos de sus anclas con afán de ponerse a salvo. Debido al fuerte viento lo que provocaron con su huída, fue una melée en la que chocaron unos con otros, ocasionándose graves averías. Según las fuentes, se perdieron tres buques contra las rocas y otros cuatro quedaron con tan graves averías que fueron quemados por los ingleses después de evacuarlos. Estas pérdidas se produjeron en las cercanías del castillo de San Antón.

Precisamente en las cercanías de esta fortaleza hemos descubierto los restos de una embarcación antigua de madera que con casi total seguridad es una de las perdidas en esta ocasión. Lamentablemente se encuentra hoy en día casi destrozada por las actividades ilegales de un desaprensivo.

Conocemos la pérdida de otros buques, sobre todo en el área próxima a la playa del Parrote que no consignamos por haber sido retirados tras el naufragio o varada. De todos modos creemos conveniente hacer notar que en torno a dicha playa se producía abundante movimiento de embarcaciones, sobre todo en relación con labores de carenado o bien de refugio ante accidentes que comprometían la seguridad. Alguno de los restos de tal actividad creemos haber localizado en pasadas intervenciones en la zona junto a los pecios de dos embarcaciones contemporáneas.

Con respecto a los datos que podemos extraer de esta relación de naufragios creemos que el principal es que ni aún en puerto existe una garantía absoluta de seguridad en la navegación. Los buques siguen estando expuestos a que circunstancias excepcionales como acciones bélicas o condiciones climatológicas adversas provoquen alguna pérdida. Estos desastres pasados son hoy en día una oportunidad científica para nosotros ya que nos acercan – mediante los restos materiales – acontecimientos que se consideran referentes en la pequeña historia de nuestra comunidad.

- PIE DE FOTO

- 1- recreación decimonónica de la batalla de Far.
- 2- Espada de finales del siglo XVI localizada en la prospección arqueológica submarina de 2001
- 3- Serpentín atribuido a la dotación del San Juan.
- 4- Reconstrucción de un galeón de finales del siglo XVI según Monleón
- 5- Piezas artilleras procedentes de la bahía coruñesa.

BIBLIOGRAFIA

- BELLO DIÉGUEZ, J., M., 1994. *La Coruña romana y alto medieval*. Vía Láctea, La Coruña.
- CASADO SOTO, J. L., 1988. *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588*. San Martín, Madrid.
- CALIZZANO, C., 1990. *El gran libro de las armas blancas*. Editorial de Vecchi, Barcelona.
- CEREZO MARTÍNEZ, R., 1989. *Las Armadas de Felipe II*. San Martín, Madrid.
- FERREIRA PRIEGUE, E., 1988. *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza, La Coruña.
- FLÓREZ, J., 1850. *Relación histórica del sitio puesto por los yngleses á la ciudad de La Coruña en 4 de mayo de 1589*. Puga, La Coruña.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, E., 1985. *Las fronteras Atlánticas de Galicia*. Ediciós do Castro, Sada.
- HIBBERT C., 1990. *Corunna (La Coruña)*. Diputación Provincial de La Coruña, La Coruña.
- LÓPEZ GÓMEZ, F. S., 1980. Arqueoloxía sobmariña: os materiais procedentes da badía coruñesa, pp.139 - 165. *Brigantium*, 1, La Coruña.
- LÓPEZ GÓMEZ, F.,S., 1983. *A problemática da arqueoloxía subacuática en Galicia. Os xacementos e os materiais*. II Seminario de Arqueoloxía del Noroeste . Ministerio de Cultura, Madrid.
- MARTÍN BUENO, M. Y OTROS, 1985. *La arqueología subacuática en las costas del Norte y Noroeste Peninsular: Estado de la cuestión*. IV Congreso Internacional de Arqueología Submarinna, Cartagena, 1982. Ministerio de Cultura Madrid.
- OTERO LANA, E., 1992. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*. Editorial Naval, Madrid.
- SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M., 1997. *Tesouros asolagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*. Ediciones Lea, Santiago de Compostela.