

PROYECTO CÍES: ARQUEOLOGÍA EN AGUAS PROFUNDAS

Yago ABILLEIRA CRESPO
Promotor del Proyecto Cíes



L pasado 6 de julio de 2019 finalizaron los trabajos de campo del Proyecto Cíes (1). Se trata de una iniciativa destinada a tratar de localizar el galeón conocido como *Santo Cristo de Maracaibo*, en la que la Armada española se ha implicado de forma entusiasta. La colaboración entre civiles y militares, con varios especialistas en diversas áreas, ha dado unos magníficos resultados. Este ha sido el primer proyecto 100 por 100 español de arqueología en aguas profundas.

El objetivo

El 6 de noviembre de 1702 naufragó al suroeste de las islas Cíes (Pontevedra) un galeón español. El buque había sido capturado por Inglaterra en la batalla de Rande (23 de octubre de 1702) y era llevado a Londres cuando tocó en unas rocas sumergidas y se hundió poco después. Formaba parte de la Flota de Nueva España, de la Carrera de Indias, que zarpara de Cádiz en 1699 (2).

Para justificar el escaso botín obtenido tras la batalla, los ingleses empezaron a decir que fue porque el galeón perdido era el más rico de todos, pues iba atiborrado de todo lo capturado. Posteriormente, diversos buscadores de tesoros fueron agrandando esta idea y añadiendo cifras cada vez más exageradas para poder atraer inversores a sus actividades y aventuras (3). El barco en cuestión es conocido por el nombre de *Santo Cristo de Maracaibo*, aunque documentalmente se ha podido demostrar que en realidad se trata del *Nuestra*

(1) Equipo formado por Xurxo Constela Doce (director, arqueólogo), Ramón Patiño Gómez (historiador y arqueólogo), David Fernández Abella (arqueólogo subacuático), Diana Blanco Patiño (conservadora), Christopher Gait (investigador en Londres), David Silvestre Barrio (colaborador) y Yago Abilleira Crespo (promotor).

(2) PATIÑO GÓMEZ, Ramón: *Los Tesoros de Rande*, volumen I, Vigo 2014.

(3) *Ibidem*, p. 162.



Maqueta de un galeón de 30 cañones y 500 toneladas de finales del siglo XVII.
(Museo MEIRANDE).

Señora de los Remedios y *San Francisco Javier*, de 501 toneladas, armado con 30 cañones de hierro colado, fabricado en el País Vasco y cuyo dueño era Pedro Méndez del Villar (4). Los documentos históricos indican que iba prácticamente vacío. En cuanto al *Maracaibo*, decir que acabó incendiado durante el combate del 23 de octubre.

Los inicios: primera colaboración de la Armada

Ante la posibilidad de tener acceso a un magnetómetro sumergible, surgió la idea de hacer una sencilla búsqueda. Eso sí, completamente legal, con todos los permisos. Al haber tratado ya por otros asuntos con el Departamento de Patrimonio Sumergido de la Armada, dependiente del Instituto Historia y

(4) *Ibíd.*, p. 44.

Cultura Naval (IHCN), se consideró oportuno comentarles nuestras intenciones y recabar su opinión al respecto. No solo nos animaron a continuar con el proyecto, si no que nos remitieron cuanta documentación encontraron relativa a las búsquedas anteriores (Quinto Centenario y Fundación FOMAR) (5), lo cual nos fue de gran utilidad. Fue el capitán de navío (Retirado) José Enrique Lechuga Serantes, por desgracia ya fallecido, quien llevó el peso de las operaciones para encontrar dicho naufragio durante casi 20 años con la Sociedad Estatal Quinto Centenario, posteriormente reconvertida a Fundación FOMAR. Solo se pudo localizar una pequeña parte de la cuantiosa documentación generada, pero fue suficiente para obtener varios datos históricos. Creíamos que iban bien encaminados, pero de repente, debido a un mal asesoramiento externo, dieron un giro a sus investigaciones y empezaron a suponer que se hundió a bastantes millas de la costa.

Desde el IHCN, además de informarnos de cómo tramitar las solicitudes de permisos, también nos recomendaron que, cuando pidiésemos las autorizaciones, demandáramos a la Armada colaboración y asesoramiento (6).

Solicitud de autorizaciones: importantes decisiones legales

Una vez decididos a realizar el proyecto, se empezaron a tramitar los permisos. El primero fue ante la Xunta de Galicia, que fue concedido, tras lo que se iniciaron las diligencias pertinentes ante la Comandancia Naval de Vigo.

Mientras la Armada estudiaba la aprobación, había que aclarar dos cuestiones sobre el galeón de las Cíes: a qué país pertenecía y si era un buque de Estado. La importancia de la primera es obvia, pero la segunda no es baladí, ya que si fuera un buque de Estado la Armada tendría competencias, pero si no lo es el actor principal sería la pertinente comunidad autónoma.

La Asesoría Jurídica del Cuartel General de la Armada concluyó que el galeón era español pues, aunque fue apresado, ningún tribunal lo había declarado «Buena Presa», por lo que nunca perdió el pabellón español.

La segunda deliberación fue mucho más importante porque hasta ese momento no se habían planteado dudas sobre el estatus de los buques de la Carrera de Indias. Se consideraba que solo la capitana y la almiranta de las Flotas de Indias eran buques de Estado; pues bien, la Asesoría Jurídica deter-

(5) Fue de especial ayuda el comandante de Infantería de Marina David Silvestre Barrio, a quien conocíamos personalmente cuando escaneó toda la documentación.

(6) Es preciso aclarar que la parte realizada por los civiles fue de financiación privada y que no se ha recibido emolumento alguno por este proyecto.

minó que todas las embarcaciones de las Flotas son buques de Estado. Esta decisión protegerá a partir de ahora muchos naufragios españoles diseminados por el mundo y sus repercusiones serán amplias. Aunque el Proyecto Cíes acabase aquí, solamente por este dictamen ya habría valido la pena. Obviamente recibimos la autorización y nuestra petición de ayuda fue sobradamente atendida.

Empiezan los frutos de la colaboración

Lo primero era tratar de averiguar por dónde se pudo haber hundido el galeón. Los archivos españoles ni siquiera mencionaban el naufragio, por lo que las fuentes eran inglesas, ya que fueron los últimos en ver al *Remedios*. Se revisó la documentación reunida, se contrastó con los originales, añadimos la que nos facilitó Patrimonio Sumergido y se trató de obtener algún otro dato en los archivos ingleses, aunque en Londres la fortuna fue bastante esquiva.

Llegamos a la conclusión de que el HMS *Monmouth*, navío que capturó al galeón, tendría que estar cerca de su presa para tratar de salvar a la dotación del accidentado buque, pues eran sus propios hombres quienes lo tripulaban y estaban siendo recogidos en pequeñas lanchas. El piloto del navío inglés, David Car, dejó constancia de su posición a las 12 del mediodía y entendimos que a esas horas el galeón probablemente estaba a punto de hundirse o recién naufragado: *Ye day 26 at noon the South end of the Island Bayona bore ENE ½ N Dist 2 milles (7)*. Había que pasar los datos a una carta. Teniendo en cuenta que el viento era del E-NE, se concluyó que dicha «punta Sur» solo podía corresponder a un accidente geográfico, el cual no terminaba de convencer, pero era el único posible.

Por suerte, en la Armada la documentación del proyecto acabó en la mesa de quien tenía que acabar. Enseguida nos contactó mostrando su extrañeza por nuestras conclusiones y preguntando si habíamos tenido en cuenta las corrientes de la zona. Entonces caímos en la cuenta de que no se había incluido ese dato, que desconocíamos, por lo que hubo que recalcular la posición del HMS *Monmouth*. Con la nueva información todo encajó mejor y la referencia de David Car tuvo sentido y pareció mucho más acertada.

Para mayor seguridad y para reforzar los datos manejados, contactamos con un amigo que en ese momento estaba de profesor en la Escuela de Manio-

(7) Lo traducimos por: «El día 26 al mediodía la punta Sur de las islas de Bayona a barlovento al ENE media cuarta al Norte a 2 millas». Nótese que los ingleses usaban el calendario juliano, 10 días atrasado con respecto al gregoriano, ya vigente en gran parte de Europa por aquellas fechas y en la actualidad. El original se publicó en PATIÑO GÓMEZ: *op. cit.*, volumen II, p. 169. Vigo 2017.

bra de Ferrol y se le expuso todo. Opinábamos que el navío estaría a sotavento del galeón para acelerar el rescate de los tripulantes, pero él nos hizo ver que su situación sería a barlovento para hacer la operación más segura, aunque más lenta. En aquellos momentos de 1702 se estaba levantando un fuerte temporal y toda precaución era poca.

Las modificaciones provocaron el cambio del área de búsqueda por completo y nuevos trámites ante la Xunta de Galicia y la Comandancia Naval de Vigo, que no pusieron objeción y lo autorizaron. Lo sucedido se podría resumir como que los «ratones de biblioteca» encontramos los datos históricos que permitían ubicar al *Nuestra Señora de los Remedios*, y que los «lobos de mar» los interpretaron correctamente. La colaboración empezaba a dar excelentes resultados.

Para terminar, desde el Mando de Acción Marítima nos informaron de que estaban barajando la posibilidad de que participaran en el proyecto un buque hidrográfico y el buque de salvamento y rescate (BSR) *Neptuno*. Gracias a la Armada el Proyecto Cíes pasaba de ser una simple prospección a una intervención como nunca se viera en Galicia y pocas veces en España.

El Instituto Hidrográfico y sus valiosas aportaciones

Los siguientes en contactar con nosotros fueron los del Instituto Hidrográfico de la Marina. Nos facilitaron casi una veintena de posiciones (8), que llamamos «contactos», halladas durante diversas campañas hidrográficas. Eso sí, no sabían si se trataba de contenedores hundidos, vapores, mercantes, pesqueros... o de un galeón de finales del siglo XVII. Una de estas pesquisas caía en nuestra zona de búsqueda y acabó siendo «punto de especial interés». Otra estaba muy cerca de nuestra zona... demasiado cerca como para ser ignorada (CÍES2). El resto se encontraba bastante lejos, en aguas más profundas.

Hay que decir que el área estimada de búsqueda es una zona de escaso tránsito. Para que una embarcación acabe hundida ahí se tienen que dar unas condiciones muy particulares y atípicas que sí confluyeron aquel 6 de noviembre de 1702. Aunque no imposible, es poco probable que hubiese más naufragios.

El Mando de Acción Marítima también nos facilitó un par de posiciones. Concretamente las que estudiara FOMAR en agosto de 2012 por medio del buque oceanográfico *Ángeles Alvariño*. En esta prospección, llamada Misión Ofión, se investigaron una serie de puntos de los que dos resultaron

(8) Todas estas posiciones fueron recogidas en la memoria e informadas a la Xunta de Galicia. Se incluirán en la Carta Arqueológica Subacuática de Galicia.



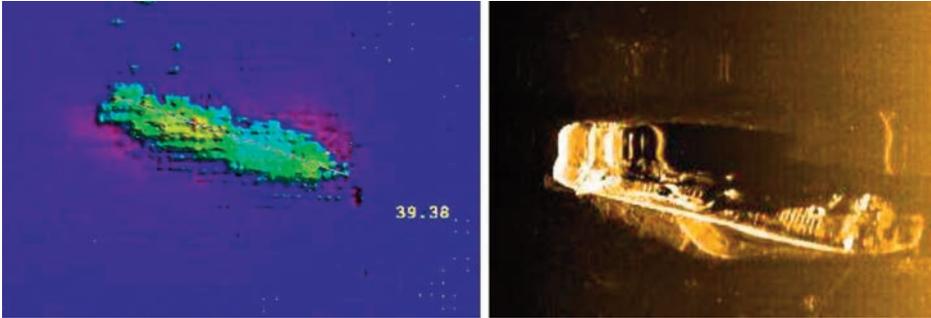
El equipo en la proa del *Neptuno* tras finalizar los trabajos. (Foto: buque *Neptuno*).

ser naufragios, pero no se dio mucha información al público. La prensa llegó a decir que habían localizado un submarino alemán de la Segunda Guerra Mundial. Al ser un posible buque de guerra con munición a bordo, la Armada hizo sonografías de ambos puntos, que también nos facilitó. Uno parece un antiguo vapor del siglo XIX al que no conseguimos poner nombre, y pudimos identificar al otro como el pequeño mercante español *Manuel*, hundido con sus nueve tripulantes en medio de un temporal el 14 de diciembre de 1960.

El Servicio Marítimo de la Guardia Civil nos dio la posición del pesquero *Mar de Marín*, naufragado con tres hombres a bordo el 1 de abril de 2014, tras ser abordado por el mercante *Baltic Breeze*. Y el Centro de Buceo Ciesub la del también pesquero *María Varela*, hundido sin víctimas en 1994 al colisionar contra un tronco a la deriva.

El *Tofiño* en acción

En junio de 2018 el buque hidrográfico *Tofiño* realizó una campaña en el Cantábrico. Aprovechando su paso a la altura de las islas Cíes se le ordenó que, de ser posible, inspeccionara con el sonar de barrido lateral (SBL) el área



Sonografía del mercante *Manuel* hecha por un buque hidrográfico.

de búsqueda y, si le era factible, también el área solicitada en primer lugar, por si acaso, aunque ya había quedado descartada.

Hicieron un magnífico informe (9) y fuimos autorizados a comentarlo con el comandante del buque. En el área correcta había alguna que otra posición que podría ser interesante desde un punto de vista arqueológico, pero desde luego el «punto de especial interés» hacía honor a su nombre. Daba la sensación de ser un naufragio antiguo, con alta refracción y que no presentaba grandes estructuras metálicas; eso sí, no sobresalía mucho y buena parte estaba enterrada en el fango. En la otra zona, la ya descartada, se encontraron, entre otros, un ancla antigua y lo que parecía ser un naufragio moderno (CÍES1).

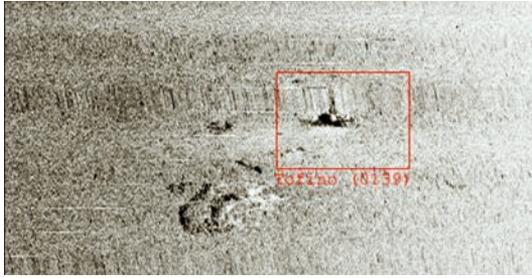
Uso del magnetómetro

En septiembre de 2018, ante la inminente llegada del BSR *Neptuno*, pasamos a usar el magnetómetro sumergible. En un primer intento, las condiciones del mar impidieron utilizarlo y tuvimos que dar la vuelta. En el segundo, se pudieron efectuar los trabajos, pero nuevamente quedaron patentes las dificultades náuticas. Asumiendo algunos riesgos se pudo pasar el aparato en los tres puntos principales. Nos hubiera gustado hacer más, pero subestimamos la mar.

El punto CÍES1 dio una lectura de 60/80 toneladas de hierro y el CÍES2 unas 120. El «punto de especial interés» marcó unas 50 toneladas de material ferroso, aproximadamente lo que habíamos estimado que llevaría el galeón entre armamento, munición, anclas, clavazón y demás.

Por diversas circunstancias se retrasó la llegada del BSR *Neptuno* hasta 2019. Este hecho trastocó todo lo planificado, pues había que presentar la

(9) Se remitió copia a la Xunta de Galicia.



Sonografía del punto de especial interés realizada por el *Tofiño*.

memoria e informe del proyecto sin poder completarla como esperábamos. Nos hubiera gustado enviar todo junto, pero cumplimos lo regulado y mandamos todo a la Xunta de Galicia, a la Comandancia Naval de Vigo y, de modo voluntario, al Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA) en Cartagena. En la memoria se

detalló todo lo realizado, se incorporaron los datos obtenidos y nos aseguramos de que no se prestara a errores de interpretación.

Viene el BSR *Neptuno*

Desde el miércoles 3 al sábado 6 de julio de 2019 tuvimos el inmenso honor de estar embarcados en el *A-20*, donde nos trataron exquisitamente y pudimos comprobar la profesionalidad y entrega del personal de la Armada.

Debido a la gran profundidad de los puntos a investigar, cerca de 100 metros, la opción de usar buceadores había quedado descartada desde el principio del proyecto. Usaríamos el SBL de un modo muy específico y, posteriormente, bajaríamos el robot submarino del tipo *remote operated vehicle* (ROV) para comprobar qué había en los puntos localizados. Sobre el papel parecía fácil, pero no lo fue en absoluto. Aunque la mar estaba en calma, había una fuerte corriente. El *Neptuno* carece de posicionamiento dinámico, por lo que es preciso fondear con varias anclas para quedarse sobre un punto concreto. La corriente, además de dificultar las labores de fondeo hasta el punto de que incluso hubo que levar y volver a fondear, también complicaba el control del ROV. Pero la dotación supo hacer bien su trabajo y se pudieron realizar las labores planeadas, aunque más de uno sudó la gota gorda.

Por desgracia, los resultados no fueron definitivos: los restos del punto CÍES2 estaban completamente enterrados bajo el fango, mientras que en lo poco que sobresalía del «punto de especial interés» estaba enganchada una red tipo trasmallo que hizo de «trampa de arena», provocando una mayor sedimentación sobre los restos. Esta red estaba poco colonizada por organismos marinos, pero ya enterrada en gran parte.

Se usaron el SBL, casi a ras de fondo, el ROV y hasta el SBL del ROV, pero todo estaba soterrado. La zona es una inmensa planicie de fango. La vaciante de la ría de Vigo se produce en este punto, vertiéndose todo el sedimento de ríos, bateas y demás acumulado durante la llenante, y nunca desapa-

rece el fango, solo se deposita más a cada bajamar. Pero se hizo todo cuanto se pudo. Recordemos que el objetivo era localizar, no excavar ni recuperar, y que los permisos solicitados también iban en ese sentido. Se entregó la correspondiente memoria de lo realizado a la Xunta, a la Armada y al ARQUA.

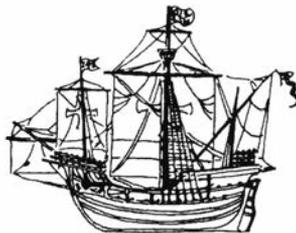
Conclusiones

En primer lugar, decir que se ha fijado un punto en la zona donde estimamos que se hundió el famoso galeón y que los datos lo hacen compatible con un naufragio antiguo, cuya masa ferrosa coincidiría con la del navío. Por desgracia, no hemos podido ni confirmar ni desmentir que dichos restos se correspondan con los del *Nuestra Señora de los Remedios*. Dicha localización ha sido facilitada a los organismos encargados de la defensa de nuestro patrimonio sumergido, y a partir de ahora cualquier buque que realice maniobras extrañas en dichas coordenadas será detectado.

Destacar que la colaboración de la Armada con personal civil en cuestiones de patrimonio sumergido fue excelente y se intercambiaron ideas y conocimientos; además, agradecer su participación a nivel «de oficina», ya que sus bases de datos y la preparación de su personal son un activo muy importante que evitan duplicidades y pérdidas de tiempo.

Por último, comentar que ninguna comunidad autónoma tiene buques capacitados para intervenciones en aguas profundas. Desde el punto de vista del gasto público, podemos asegurar que es mejor firmar convenios de colaboración con la Armada que adquirir los barcos, equiparlos, mantenerlos y dotarlos de una tripulación capacitada.

Nuestra experiencia ha resultado muy positiva y esperamos que sirva para realizar futuras colaboraciones. La profundidad a la que reposa un naufragio ya no es un impedimento, sino una dificultad que puede ser solventada. España puede, y debe, ocuparse de sus hundimientos en aguas profundas.



El cazaminas *Sella* saliendo a la mar con los buques *Hespérides*,
Audaz, *Alborán* y *Alerta* atracados en el muelle de La Curra.
(Foto: David Iglesias Piñeiro).

