

Buscando a La Ragazzona. Prospección arqueológica subacuática en la ensenada de Cariño, Ferrol

Looking for La Ragazzona. Underwater archaeological survey in the Cove of Cariño, Ferrol

David Fernández Abella

Universidade de Santiago de Compostela

Argos, S.A.S. S.L.

davidfernandez@argosarqueologia.com

Resumen

En el presente artículo se presentan los primeros resultados de un proyecto de investigación arqueológica orientado a encontrar e identificar los restos arqueológicos de La Ragazzona, buque levantino de la Armada que Felipe II envió contra Inglaterra y que naufragó en aguas de Ferrol antes de su regreso a La Coruña.

Palabras clave

Ragazzona, Armada Invencible, Naufragio, Ferrol, Venecia.

Abstract

This paper presents the first results of an archaeological research project to find and identify the archaeological remains of La Ragazzona, Levantine ship from The Armada, the Philip II's fleet who was sent against England, and who shipwrecked before returned to La Corunna, in Ferrol waters.

Keywords

Ragazzona, The Armada, Shipwreck, Ferrol, Venezia.

■ Fecha de envío: 02-11-2013

■ Fecha de aceptación: 29-01-2014

INTRODUCCIÓN

El proyecto de investigación denominado: *Prospección arqueológica subacuática en la ensenada de Cariño, Ferrol*, ha sido desarrollado por el Grupo de Investigación *Obra-doiro de Arqueoloxía e Patrimonio* (ARQUEOPAT), bajo la dirección científica de los profesores Fernando Acuña Castroviejo y Raquel Casal García y la dirección técnica del que suscribe.

Su diseño se inició en el año 2009, con el objetivo de realizar la búsqueda documental y bibliográfica para posteriormente realizar una prospección arqueológica subacuática encaminada a la localización y caracterización de los posibles restos de la Ragazzona, un navío de la Gran Armada naufragado en Ferrol a su regreso de la Empresa de Inglaterra. Además de ello, atendiendo a las modificaciones en el régimen de corrientes y sedimentación que ha sufrido la ría tras la creación del dique de abrigo del puerto exterior de Ferrol – Caneliñas, se pretendía observar los restos arqueológicos del entorno y verificar si, como así parecía, estaban siendo progresivamente cubiertos por sedimento.

La gestión de los permisos necesarios para la realización de los trabajos se inició el 04 de octubre de 2012 y finalizó el 21 de febrero de 2013. Las labores de campo¹ planificadas se realizaron del 04 al 08 de marzo de ese mismo año. Fue un proyecto autofinanciado que ha envuelto a diversos investigadores en sus fases de desarrollo² y que contó para la realización de los trabajos con la colaboración de la empresa Argos, Servicios de Actividades Subacuáticas S.L. y la unidad de buceo de la Armada, con Base en A Graña (Ferrol). Sin su ayuda, los resultados alcanzados no habrían sido posibles³.

La conclusión definitiva de la investigación se pretende realizar en Marzo del 2014, con la entrega de la memoria científica final.

HISTORIA DEL NAVÍO

La historia de La Ragazzona es indisoluble a uno de los grandes acontecimientos bélicos de la Edad moderna, el episodio de la mal llamada La Armada Invencible o La Grande y Felicísima Armada, que fue como verdaderamente se denominó a la flota que Felipe II mandó a invadir Inglaterra y derrocar a la Reina Isabel I⁴.

1 Dichas labores fueron dirigidas por el que suscribe, y participaron como equipo Ignacio Crespo Liñeiro y David Santos Hernández (Argos S.A.S. S.L.), Erik Carlsson-Brandt Fontán (USC), Alba Ferreira Domínguez (Aix-Marseille), Yago Abilleira Crespo y Diana Blanco Patiño, además de personal de apoyo de la Unidad de Buceo de la Armada. A todos ellos, por su dedicación, tiempo y esfuerzo les ofrecemos nuestro más sincero y profundo agradecimiento.

2 Que engloban a unos quince profesionales e investigadores de las Universidades de Santiago de Compostela, Zaragoza, Durham, Valladolid y Aix-Marseille.

3 Nos gustaría también agradecer al Club Subacuático Sotavento y a la FEGAS, su ayuda en la cesión de material y gestión de permisos necesarios. Ellos también han contribuido al éxito de este proyecto.

4 Para una cronología somera de acontecimientos consultar por ejemplo el artículo de Carlos Martínez-Valverde (1979).

La Ragazzona era la capitana de una de las nueve escuadras⁵ de la Armada, la de barcos de origen mediterráneo o italiano, denominada escuadra de Levante⁶. Estaba capitaneada por el marino vasco Bertendona y pilotada por el maestro Santo Corzo.

Era el barco de mayor tonelaje de las dos armadas: 1249 toneladas/sueldo⁷ y unas dimensiones de 33,91 m. de eslora, 12,16 m. de manga y 6,9 m. de puntal.

Aunque es calificada de nao por varios autores (véase por ejemplo KOSTAM 2011: 197), José Luis Casado Soto matiza esta tipología, aplicando el término original de nave –tal y como refiere la documentación original– y asimilándola en cierto modo a una tipología similar pero de origen mediterráneo y, desde luego, de características diversas a las naos del Cantábrico. Quedan descartados pues, por incorrectos, otros términos tipológicos con los que otros autores la denominaron en sus trabajos, como galeón, galeaza o carraca.

Respecto a su lugar de construcción, Casado Soto (1988: 198), teniendo en cuenta sus características formales del navío, le atribuyen un origen Adriático (Veneciano o Raguseo) a la nave. Magdalena de Pazzis (1989) afirma posteriormente en su libro que la nave era de Ragusa.

Según Fernández Duro (1884:64) partió de Lisboa artillada con 30 cañones, 344 soldados a bordo y ochenta marineros de tripulación, 424 personas en total. Al salir de La Coruña variaría un poco esa cifra, reduciéndose el número total de tropa embarcada a 291, 371 personas a bordo en total (FERNÁNDEZ DURO 1884: 197).

La Ragazzona o Regazona –nombre castellanizado– tiene su nombre inexorablemente ligado a dos personajes: su dueño y quien la capitaneó en sus últimos días.

El capitán de la nave, nombrado cabo de las naves levantiscas, fue el gran marino Martín de Bertendona, hijo del también marino Martín Ximénez de Bertendona –en alguna documentación es nombrado como Bretendona–, natural de Bilbao.

Su padre había sido escogido personalmente para llevar a Felipe II en su nao a Inglaterra a contraer matrimonio con María Tudor. Él, desde muy joven se involucró en las cosas de la mar. Entre los años 70 y 80 del siglo XVI participa en diversas acciones náuticas de la guerra de Flandes. Ascende rápidamente a general de la Armada.

Desde 1587 se unirá a la organización de la Gran Armada con el marqués de Santa Cruz, que alaba sus capacidades y buen hacer. A finales de enero de 1588 Felipe II lo pondrá al mando de las naves levantiscas.

Durante el periplo de la Armada se comportó con valentía y permaneció siempre en lo más duro del combate. Consiguió circunnavegar Irlanda, no sin dificultades, y tras el naufragio quedó en A Coruña, contribuyendo en 1589 a la defensa de la ciudad del ataque de la Contraarmada de Drake y Norris (GONZÁLEZ GARCÉS 1989).

5 Las escuadras eran unidades agrupadas *grosso modo*, por orígenes geográficos. Se asemejaban en dimensiones y estructura a las que venían aprestando los españoles al menos desde hacía treinta años atrás. La articulación de cada una de ellas variaba dependiendo de la naturaleza de cada uno de sus componentes y su papel individual en el conjunto de la Armada (CEREZO 1989: 178).

6 Los diez grandes buques de la Armada de Levante eran grandes mercantes requisados de puertos italianos. La mayoría habían sido transportes de grano de amplias bodegas, capaces de transportar cargas muy voluminosas. Su altanería, pesado armamento y gran contingente de tropas debía darle una gran ventaja táctica en el combate a corta distancia, según Bertendona. Incluso mencionaba que cada uno de ellos podría “*presentar batalla a diez o doce ingleses*” (MARTIN ET AL. 2011: 55-56).

7 O sea 1079 toneles machos. Unas 1638 toneladas (actuales) de arqueo. Datos tomados de Casado Soto (1988).

Finalizó sus días en Vizcaya, organizando y creando escuadras que protegieran y dieran paso libre a Bretaña y al Canal de la Mancha (BOXER 1969).

El propietario de la nave, Giacomo Ragazzoni⁸, era un mercader internacional veneciano, que en sus inicios en el ámbito comercial fue a establecer sus primeros negocios en Inglaterra. Allí coincidió con el noble Giacomo Foscarini y junto con él estableció potentes y exitosas redes comerciales (CECCHINI *ET AL.* 2012: 105). Volvió a Venecia, enriquecido, y se convirtió en terrateniente, continuando los negocios norteeuropeos sus familiares. Realizó diversas, importantes y delicadas misiones diplomáticas para *La Serenísima* en el Mediterráneo Oriental. Por sus servicios a la República fue nombrado honoríficamente Conde de San Odorico.

Su vida ha sido magníficamente relatada por Giuseppe Galluci (1610). Su relación con varios reyes y reinas de Inglaterra y Francia, y con Felipe II –Ragazzoni fue intermediario en la boda del joven rey con María Tudor–, explican claramente el cuidado e interés que manifestó por el barco y su destino en sus disposiciones reales. De la familia Ragazzoni aún se conserva hoy en día el palacio familiar en Sacile (Friuli).

Lógicamente por la documentación española conocemos pocos datos de la nave antes de su incorporación a la Gran Armada⁹, pero podemos suponer que se trataba de uno de estos grandes barcos mercantes que, al igual que cuando estaba asociado con Foscarini, navegaba y comerciaba en los mercados atlánticos con todo tipo de géneros mediterráneos demandados por aquellas latitudes.

Tras la primera aparición del barco en las costas españolas comenzamos a tener datos importantes en la ingente documentación hoy depositada en el archivo General de Simancas¹⁰ –en adelante AGS–, parcialmente publicada y que, por razones de espacio, no reproduciremos.

Por ella sabemos que La Ragazzona y la Labia llegan en convoy a Lisboa a principios de Enero de 1588, cargadas de vinos de Candía y Malvasía, un tipo de género con el que los venecianos solían abastecer el mercado, transportándolos desde sus territorios de Creta y el Egeo.

No es cierto, como afirman Martin y Parker (2011: 237), que en Febrero se incorporan a la escuadra, pues en la revista pasada en Lisboa el 19 de marzo de 1588 no están todavía incorporadas ni la Ragazzona, ni la Lavía, debido a diversas cuestiones diplomáticas. Solucionadas éstas, en la relación de Pedro de Paz Salas (1588), hecha en Lisboa el 9 de mayo, ya aparecen finalmente incorporadas a la Armada¹¹.

Entre el 28 y el 30 de mayo de 1588 partirán del puerto de Lisboa con el resto de la Gran Armada: ni más ni menos que 130 buques de todo tipo: 20 galeones de Portugal y Castilla, 45 naos o mercantes armados, 25 urcas del atlántico Norte, 4 galeazas, 4 galeras y 33 unidades ligeras (19 pataches y 13 zabras). El armamento que portaban estos navíos

8 Agradecemos a Isabella Cecchini la confirmación de su identidad y la información bibliográfica facilitada.

9 No nos cabe la menor duda que en el *Archivio di Stato*, en Venecia debe existir abundante documentación al respecto, aún no consultada por nosotros.

10 Existe hoy en día una recientísima recopilación documental realizada por el contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro. Le agradecemos el habernos facilitado la mayor parte de la recopilación antes de su publicación.

11 Tal y como nos ha informado Mauro Bondioli (a quien agradecemos enormemente la ayuda prestada) en comunicación personal, tanto la Ragazzona como la Labia fueron autorizadas por el senado Veneciano el 09 de Abril de 1588 a asegurar las mercancías destinadas a Felipe II. Esta autorización era necesaria porque estaba prohibido asegurar las mercancías destinadas al extranjero en naves venecianas (ley del 29 de Septiembre de 1586).

no resultaba menos magnífico: 2.431 piezas de artillería, 1.497 de bronce y 934 de hierro colado¹² (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ 2011: 97).

Unos inusuales temporales cogerán a la Armada rumbo norte, cerca de La Coruña, los días 19, 23/24 y 1 de Julio, y la dispersarán. Varias urcas se refugiarán en Muxía y Ribadeo, y unos 20 navíos, junto al capitán Alonso de Leyva, en Viveiro. Otros 50 serán arrastrados aún más lejos, a diversos destinos: Cabo Lizard, La Rochelle, Vizcaya y Santander, debiendo volver a Galicia para reunirse con el resto de la flota.

El grueso de la Armada, con Media Sidonia al frente y unos 40 navíos más, permanecerán anclados en La Coruña del 18 de junio al 22 de julio, reparándose y reabasteciéndose, esperando para volver a juntar todos los efectivos de las diversas escuadras, dispersados por la tormentas (LINÉS ESCARDO 1998). La Ragazzona llegaría a Coruña el 24 de Junio.

Finalmente partirán el 22 de julio, reaprovisionados, en dirección al extremo suroeste de Gran Bretaña, rumbo a Flandes.

Durante la travesía por el Canal de la Mancha La Ragazzona navegará en la vanguardia, liderada por Alonso de Leyva. Permanecerá en un ala de la formación defensiva de la Armada¹³, para proteger el resto del convoy de navíos de transporte. Participará en varios de los combates contra los mejores buques ingleses, en aquella travesía sin descanso¹⁴ al encuentro de los Tercios de Farnesio.

Sabemos el resultado de la Empresa de Inglaterra, pero sabemos poco de los azares que sufrió La Ragazzona durante la circunnavegación de Gran Bretaña e Irlanda, que no debieron ser pocos. Tras quedar separada del resto de la escuadra el 26 de agosto, junto con Recalde, Leyva y otros 17 buques, parece que en algún momento se separa del resto, probablemente al no poder seguir el ritmo de navegación por los daños sufridos. Tripulantes de otros barcos la vieron fondeada en las costas de Irlanda, donde seguramente perdió las dos anclas y el batel sin los que se encuentra a su llegada a Galicia (URGORRI CASADO 1988: 236-237). Su escuadra, la de Levante, fue la que más pérdidas experimentó: de los diez grandes buques llevados a la Empresa por Bertendona, tan solo dos consiguieron regresar a salvo (MARTÍN ET AL. 2011: 413).

Finalmente la Ragazzona llegará a Muros en solitario, siendo uno de los últimos barcos de la Armada en arribar a las costas gallegas¹⁵. De su lamentable estado da cuenta una carta enviada por Bertendona, exigiendo lonas, jarcia y otros pertrechos para reparar su nave (URGORRI CASADO 1988: 172).

12 Pese a los ríos de tinta que se han escrito respecto a la capacidad artillera de las dos escuadras, en los últimos estudios realizados por I. A. A. Thompson, se menciona que la capacidad total efectiva del fuego de la Armada era casi exactamente menor en un tercio a la movilizadora por la flota Inglesa (MARTÍN ET AL. 2011: 319).

13 La Armada navegó dividida en tres partes, permaneciendo en sus extremos los barcos más artillados y poderosos, y en el centro los más débiles y peor armados, tal y como propuso inicialmente Pedro de Valdés (MARTÍN ET AL. 2011: 261).

14 Curioso y digno de mencionar es que Martín de Bertendona comunica en cierto momento a Felipe II una conversación tenida con Álvaro de Bazán antes de que muriera, en la que manifestaba que el problema clave era la falta de un puerto de aguas profundas entre la isla de Wight y Flesinga (MARTÍN ET AL. 2011: 236).

15 Aparte de las galeras Diana y Princesa que, formando parte de la escuadra de galeras, no llegaron a Inglaterra y acabarían destinadas a La Coruña, fueron llegando el 28 de septiembre el San Bartolomé, la Urca Sansón el 31, el San Bernardo el 02 de octubre y el San Juan de Portugal, Isabela y San Esteban el 07 de Octubre; todos ellos llegados a La Coruña. La urca Paloma Blanca llegaría a Ribadeo el 08 de octubre. Más tarde que la Ragazzona, el 14 de Octubre, llegaría a Cangas la nao Nuestra Señora de Begoña, que sería redirigida posteriormente al puerto de Bayona (URGORRI CASADO 1987).

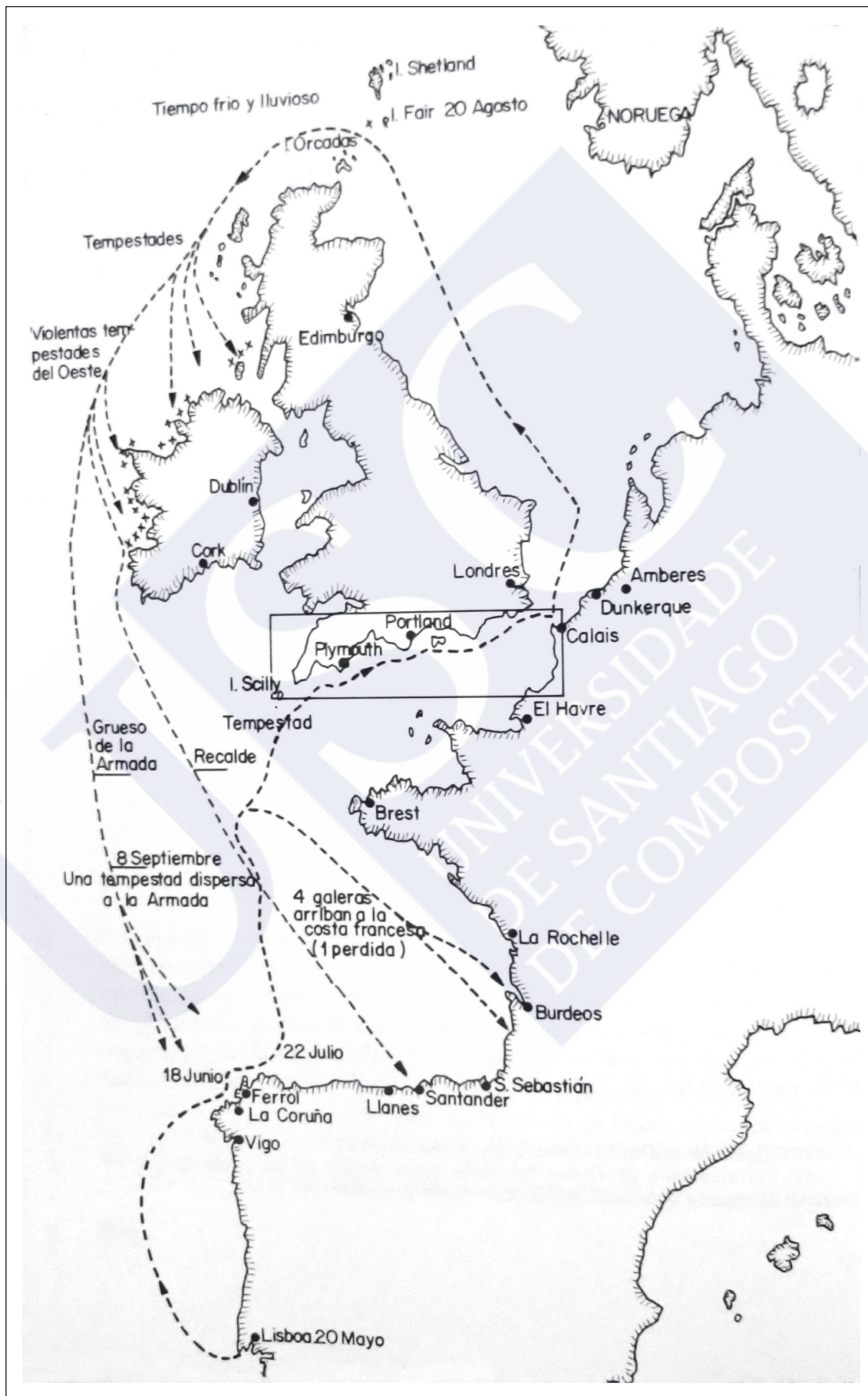


Figura 1. Itinerario de ida y vuelta de la Gran Armada (CEREZO 1989: 356).

En Muros permanecerá hasta que, ante la insistencia del rey y del gobernador de Galicia –el Marqués de Cerralbo–, Bertendona salga contra su voluntad el 03 de diciembre, rumbo al puerto de Coruña. Allí estaba previsto que fuese reparado totalmente el navío y devuelto a su legítimo dueño.

Pero durante el viaje, el maltrecho navío tendrá dificultades. Un temporal a la altura de Muxía le rompe el papagayo, obligándolo a navegar sólo con el trinquete. El 06 de Diciembre tendrá problemas en el paso de las Sisargas, donde pierde dos anclas y está a punto de dar de través, siendo socorrido por dos pinazas vascas con asiento en Malpica, probablemente balleneras.

Llegará la noche del 07 a la ría de Coruña. Al no poder remolcarlo las galeras del puerto, La Princesa y La Diana, debido al mal tiempo, quedó fondeado a una legua del puerto, con dos anclas. A las once de la noche, por un temporal del sudoeste, garrean sus anclas y está a punto de encallar contra la peña de la Marola. Consigue salvar la situación, y ya sin pilotos –que habían abandonado la nave, al creerla ya sin remedio– consigue a las tres de la madrugada entrar en Ferrol, donde fondeó con un ancla de batel, la única que le quedaba. Al ser un ancla pequeña también esta le garreó, dando de través (FERNÁNDEZ DURO 1844: 326).

A partir de este momento si disponemos de una abundante documentación en el AGS, diversas misivas de ida y vuelta a la corte relatando los sucesos y el intento de salvar la nave. Durante semanas se intentará el reflotamiento. Al ser todas estas labores inútiles se rescatará todo lo posible de los pertrechos y la artillería de la nave y se llevarán a La Coruña donde permanecerán, al igual que su capitán, Bertendona.

El 04 de mayo de 1589 llegaría la expedición inglesa de castigo, la Contraarmada de Drake y Norris, a La Coruña. Asediarían la ciudad durante dieciséis días (SAAVEDRA VÁZQUEZ 1989: 85). Los cañones de la Ragazzona, montados en el castillo de San Antón –que se encontraba aún en construcción–, impedirían a la flota enemiga penetrar en la bahía, y asaltar la ciudad por ese punto (GONZÁLEZ-ALLER HIERRO 2013: 14). Otro relato complementario que confirma la presencia del armamento de la Ragazzona en la ciudad es el del Diario y relación del asedio de 1589, atribuido tradicionalmente al Capitán Juan Varela (DAVIÑA SAINZ 1997: 75), que menciona: “Había en la ciudad y Pescadería mucha artillería de bronce y buena ansi de la que tiene la Ciudad como de la que venía en los Galeones en una nao levantisca que se perdió en el puerto de Ferrol”.

No es cierto, como afirman de Pazzis (1989: 313) y Martín y Parker, que en el ataque de Drake a La Coruña se destruyese El *Regazona* de Bertendona (2011: 419). Probablemente se confunden con el Galeón San Juan de Portugal, que se encontraba en reparación en La Coruña, y en el que se embarca Bertendona junto con algunos hombres para defender la ciudad. Acabará incendiándolo para que no cayera en manos del enemigo (GONZÁLEZ GARCÉS 1989: 135).



Figura 2. Ría de Ferrol en un manuscrito inglés de 1589, documentación probablemente preparada para la expedición Drake-Norris. Colección Sir Francis Drake de Han y Hanni Kraus. Biblioteca del Congreso¹⁶.

HISTORIA DE UN HALLAZGO

El pecio de la Ragazzona está catalogado en el preinventario de yacimientos subacuáticos de Galicia¹⁷, con la sigla 2.48, dándosele por naufragado en la Ensenada de Cariño, Ferrol.

La historia del hallazgo de los restos identificados como el pecio de La Ragazzona, comienza cuando los profesionales de la empresa Urimar, Juan José Piñeiro Estraviz¹⁸, Carlos Gesto Charlón y Alfonso Serantes Rico localizan el pecio (EL IDEAL GALLEGO; LA VOZ DE GALICIA: 24 ene. 1990). Declaran en prensa que durante una jornada de trabajo (recolección de erizo) ven cinco o seis cañones mimetizados con el fondo, un ancla y restos de ánfora y vasijas¹⁹, de las que recogieron algunas muestras. Notifican el hallazgo a las autoridades competentes y al estar a una profundidad somera (10 m.), sugieren la posibilidad de extracción de las piezas de artillería y depósito en un Museo de la ciudad, lo cual no se llegó a realizar. Su definición en su momento como galeón y la cronología adscrita inicialmente, del siglo XV al XVIII, no hace más que incidir en el tópico y la lógica.

Tras ello, la Dirección Xeral de Patrimonio Histórico e Documental encarga un trabajo arqueológico en ese punto a la Escuela Taller de Mergullo Científico de Vigo, a finales del mes de marzo. Se ejecuta bajo la dirección de los arqueólogos Javier Luaces Anca y Cristina Toscano Novella en mayo de 1990.

Realizaron un estudio pormenorizado de los restos arqueológicos y su entorno, incluyendo también un estudio biológico²⁰ de los elementos, tomas fotográficas subacuáticas

16 Accesible on line: <http://hdl.loc.gov/loc.wdl/dlc.135>.

17 Recordemos que se trata de una base de datos fundamentalmente documental, una recopilación necesaria para acometer posteriores trabajos arqueológicos de catalogación para la carta arqueológica subacuática de Galicia.

18 Que es el primer hallador, al cual le agradecemos su amabilidad y disponibilidad.

19 En la noticia de La Voz de Galicia precisan el tamaño de las piezas, de diez centímetros de diámetro, y su parecido a los recipientes para el transporte de aceite por mar. ¿Están refiriéndose a botijas?

20 Este estudio presupone, a tenor de la biocolonización diferencial que sufren las piezas, que habían sido hacia relativamente poco puestas al descubierto. En relación a ello, tanto J. Piñeiro Estraviz como Alberto González Fernández nos aportaron diversos datos para suponer que efectivamente, hasta poco antes del descubrimiento los restos habían permanecido tapados, y posiblemente por la actuación de dragas de arena en el entorno pudieron haber quedado al descubierto.

y vídeo. Elaboraron también una planimetría de los restos, apoyados por un teodolito estacionado en dos bases terrestres y posicionando los restos en superficie por medio de boyas.

Como resultado final, se refleja en el informe²¹ la localización de 8 piezas de artillería de avancarga²² y un ancla, a unas profundidades de entre 3 y 7 m. Los cañones de hierro tienen unas longitudes variables entre los 210 y los 260 cm., con unos calibres de entre 100 y 120 mm.

Mencionan que los restos ya habían sido dañados, pues algunos cañones ya tenían la concreción rota a la búsqueda de sellos o marcas, el ancla estaba parcialmente movida y tenía la caña recientemente partida, probablemente al tratar de izarla y sacarla del agua. Pese a tener noticias de la aparición de restos cerámicos en el entorno, no los localizan.

La cronología que suponen los directores de la intervención para los restos localizados es del siglo XVI-XVII. Sugieren conveniente y urgente la protección y vigilancia de la zona de donde proceden los restos, la realización de una prospección sistemática en el entorno y el no rescate de los restos si no se puede garantizar su tratamiento y conservación.

El año siguiente se realiza otro trabajo arqueológico sobre el yacimiento. Ante el informe llegado a la Dirección Xeral de Patrimonio de un posible expolio de cañones del pecio, se realiza otra inspección de los restos, a finales de marzo de 1991, dirigida por Alberto Fernández González²³. La prospección realizada con cuatro buceadores en batería (frente de prospectores) comprobó la posición de parte de las piezas ya detectadas, basándose en la planimetría realizada en los trabajos arqueológicos de 1990.

Debido a las algas y la mala visibilidad del entorno, en la prospección no se consiguió localizar la totalidad de elementos referenciados en los trabajos previos. Si se localizaron tres nuevas piezas de artillería, una de pequeñas dimensiones y otras dos más alejadas del núcleo principal de los restos. El total de piezas de artillería localizadas en el yacimiento se elevó por tanto a 11, más el ancla.

Finalmente, en el informe se sugiere la realización de una prospección intensiva con mejores condiciones, para localizar el resto de elementos y determinar la extensión total del pecio. No fue realizada.

Es determinante para la historia del yacimiento el estudio realizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval de Ferrol²⁴, que junto con una serie de inspecciones militares a la zona –Diciembre y Febrero de 1990–, realizan a través de un gran trabajo bibliográfico, una investigación sobre la posible identidad del navío naufragado. Desarrollan la hipótesis de que posiblemente en la ría de Ferrol se encuentren algunos restos del pecio de

21 Depositado en la Dirección Xeral de Patrimonio cultural.

22 Sin pretender por supuesto desmerecer el trabajo realizado y su estudio, las fotografías presentadas en dicho informe parecen mostrar en un caso el extremo de una pieza de hierro forjado tipo bombardera, observándose lo que parece una duela y con una boca recta, sin molduras de ningún tipo. De ser así estaríamos ante una pieza de retrocarga, no identificada en nuestra investigación arqueológica subacuática.

23 Tanto el informe oficial de 1990 como el de 1991 se hallaban en paradero desconocido. Agradecemos a Alberto González Fernández las indicaciones de su existencia que permitieron su definitiva consulta.

24 Agradecemos al Museo Naval de Ferrol el habernos dado acceso al informe y las fotografías.

la Ragazzona, y que aunque conste que se le retiró la artillería, algunos cañones podrían haber caído al agua o haber sido lanzados por la borda en el intento de reflotar la nave. Valoran finalmente la posibilidad de que los restos localizados pudieran ser los restos de la Nave Ragazzona.

A partir de este punto, diversos autores como Fernando Patricio Cortizo (2000: 96), Hixinio Puentes (2003: 19), Miguel San Claudio (2000: 25) o Luis Gorrochategui²⁵ (2008; 2011: 81) identifican, suponemos que basándose en dicho informe, el yacimiento localizado como el pecio de la Ragazzona.

Como última intervención previa a nuestro trabajo, debemos mencionar que en el año 2000, a colación del estudio de impacto ambiental por la creación del Puerto Exterior de Ferrol – Caneliñas, se realizaron estudios de impacto arqueológico en la zona, en los que se precisa, como ya se mencionó en su día, que los restos localizados en 1990 no son afectados (LA VOZ DE GALICIA 22 oct. 2001).

Se prospecta el entorno de afección de la obra y sí se detecta cultura material de época moderna y contemporánea muy concentrada²⁶, probablemente del uso como zona de fondeo de la ensenada de Caneliñas-Punta Viñas. También se localiza un pecio, que inicialmente la prensa confunde con la Ragazzona (LA VOZ DE GALICIA 04 oct. 2001). Los restos serán objeto de estudio de impacto arqueológico, ya en el 2001. Los trabajos efectuados en él permitieron documentar un naufragio con carga de piedra puzzolánica de Europa Central. A tenor de las características y elementos hallados se identifica el pecio como un carguero alemán naufragado en la segunda mitad del siglo XIX. Los materiales fueron depositados en el Museo Naval de Ferrol.

Puede ser interesante mencionar aquí también las noticias de prensa salidas en los años 2004 y 2005 de un proyecto liderado por Luis Gorrochategui Santos junto a varias entidades museísticas para recuperar los restos de la Ragazzona. Esta iniciativa parece que nunca vio la luz.

PROYECTO RAGAZZONA

Planificación

Como ya hemos mencionado, a partir del año 2009 se propuso la realización de un proyecto de investigación interdisciplinar, encaminado a la localización e identificación de los restos hallados en los 90, identificados como el naufragio de la Ragazzona. Para ello se consultó y repasó la abundante bibliografía existente sobre el tema de La Gran Armada y sobre este naufragio en específico, además de consulta y encuesta oral en la zona. Se consultó la documentación histórica disponible del Archivo General de Simancas, en las secciones de Guerra y Marina –Guerra Antigua– y Contaduría de Sueldo, y también se

25 Este autor usa algunas las fotos cedidas por el Museo Naval de la inspección militar de 1990 (2008: 10,12; 2011: 133) identificandolas como los restos de la Ragazzona, pero sin aportar argumento científico alguno que soporte esa teoría.

26 Estudios complementarios al estudio de Impacto Ambiental de las Obras de Ampliación del Puerto de Ferrol. Prospección Arqueológica Subacuática y terrestre, dirigida por Alberto González Fernández. P. 36.

consultó cartografía histórica y, teniendo en cuenta los condicionantes climáticos de la noche del naufragio, se intentó reconstruir la probable localización de los restos, para la elección final de la zona de búsqueda.²⁷

Debemos mencionar aquí el interés y relativa urgencia que suscitaba dicha actuación, ante la información en la que nos manifestaban que el régimen de corrientes de la ría había sido modificado por el dique del referido Puerto Exterior. Esto provocaría un cambio en los regímenes de sedimentación y la posibilidad de que los restos quedaran tapados a medio plazo y no pudieran ser localizados y estudiados en un futuro.

Por último, tras todo el trabajo previo, se diseñó un plan de actuación limitado, pero efectivo y coherente a este proyecto autofinanciado, de una semana de trabajo de campo. Como siempre, las condiciones y características de la zona nos harían modificar algunos aspectos²⁸ de la ejecución de la actuación arqueológica, pero en líneas generales se siguió la planificación diseñada con la consecución de resultados satisfactorios, como luego veremos.



Figura 3. Ortofoto con área de actuación seleccionada. Fuente: PNOA.

Diseño de la actuación

A tenor de los condicionantes del naufragio recogidos en la documentación y el estudio previo realizado, decidimos seleccionar un área de búsqueda asumible para un desarrollo de las labores de campo de tan solo cinco días.

27 Obviamente en la selección final de la zona de búsqueda influyó el descarte del área del Puerto Exterior de Ferrol, ya sujeta E.I.A. en su momento, como ya hemos precisado.

28 Las condiciones del entorno, dominado por grandes fondos de arena, y en la zona de más cercana a costa por roca granítica cubierta todo el año por bosques de laminaria, obligaron a modificar la gestión del tiempo en la ejecución de los trabajos de búsqueda. Asimismo el hecho de tratarse de una zona con visibilidad reducida (especialmente durante el llenado de la marea) y la fina capa de fango que cubría rocas y algas, también dificultó las labores de registro arqueológico, debiendo adaptarnos a las mismas.

Seleccionamos la posible área del naufragio, que fue delimitada con boyas posicionadas con GPS. En la zona seleccionada, se pretendía hacer una prospección prioritaria de la zona de rompiente, de 10 m. de profundidad hacia la costa, por medio de una prospección visual superficial en los fondos de roca y una prospección visual y teledetección con magnetómetro en los fondos de arena.

En ningún caso se pretendía hacer remoción de sedimento alguno ni extracción de material arqueológico, salvo que el riesgo de expolio o pérdida fuera grande y se pudiera garantizar previamente su conservación fuera del agua, de acuerdo con el artículo 2 de la convención Unesco sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático 2001.

Las inmersiones fueron planificadas en dos grupos de trabajo de tres-cuatro personas, que realizarían dos inmersiones diarias de una duración variable entre 60 y 90 minutos por inmersión y turno. El total realizado por el equipo arqueológico fueron 44 inmersiones, que supusieron 2.765 minutos de trabajo arqueológico subacuático, unas 46 horas.

Tanto el proceso de trabajo como los restos fueron fotografiados y grabados en video.

Desarrollo

Se inició por tanto la realización de las labores de prospección arqueológica subacuática, con los grupos de trabajo que diariamente se establecían. Como la comunicación entre grupos era fundamental para el correcto desarrollo de los trabajos subacuáticos, se realizaba una sesión de *briefing* cada mañana, la comunicación entre grupos tras cada inmersión, y una pequeña reunión del equipo arqueológico al finalizar el trabajo diario, registrando inmersiones y labores realizadas.

La rápida localización de la primera pieza de artillería en un fondo de arena y roca, nos llevó a centrarnos en dicho punto. Al estar el entorno cubierto por un bosque de laminarias que nos impedían tanto la correcta prospección del entorno e inspección de los restos, como cualquier labor cartográfica que se pretendiese realizar. Se decidió la retirada sistemática de dicha alga en el entorno inmediato de los restos. Se retiró cortándola por la parte baja del tallo, dejando el rizoide para permitir la regeneración del bosque y no dañar los restos arqueológicos. Tras su recolección los restos eran desplazados a un área subacuática fuera de la zona de trabajo.

Los trabajos duraron tres días y se limpió más de una hectárea de terreno, que hoy en día ya se ha regenerado totalmente.

A medida que se iba limpiando de vegetación la zona y localizando buenos elementos del pecio, se realizaron prospecciones visuales y con teledetección en el entorno, y prospecciones circulares, tomando como centro para su desarrollo cada una de las piezas de artillería encontradas e intentando localizar nuevos restos arqueológicos. Se prospectó de manera intensiva en torno a unas 2 ha de fondo marino.

Una vez localizados la totalidad de los restos y limpia la zona, se procedió a realizar la planimetría del yacimiento. Se ensayaron tres sistemas, para comprobar su fiabilidad y rentabilidad en un yacimiento tipo:

El primero de los sistemas consistió en el establecimiento de un eje base, o cabo guía, orientado E-O en el desarrollo longitudinal de los restos. Aunque su cometido principal era realizar la planimetría de los restos, sirvió como guía y referencia durante los buceos efectuados en el pecio, ya que debido a las condiciones de poca visibilidad y características del fondo, no siempre era fácil localizar la totalidad de los elementos. Este eje, que iba del Cañón nº 1 al nº 6, tenía una longitud de 34,10 m. Tomándolo como referencia base, e instalándole una cinta métrica en su desarrollo, se trazaban perpendiculares desde dicho eje a cada uno de los puntos relevantes de los elementos localizados, con otra cinta, posicionándolos de esta manera con medidas directas dentro del contexto general del yacimiento.

La segunda planimetría se realizó con medidas directas –rumbo y distancia– entre los elementos que conforman el naufragio, por medio de una cinta métrica y una brújula. De esta manera se interrelacionaban los elementos más cercanos entre sí, de manera muy fácil y fiable, tomando una o varias medidas con los otros elementos o grupo de elementos –ver Fig. 4–.

La tercera planimetría realizada consistió en el posicionamiento de cada uno de los elementos en superficie por medio de boyas, y su geoposicionamiento desde la embarcación usando un dispositivo G.P.S. Obviamente de los sistemas empleados, es el que mayor rango de error suministra, pero entendimos interesante su recogida como método comparativo y por su fácil ejecución, toma y exportación de datos, representables casi en tiempo real en numerosos dispositivos electrónicos.

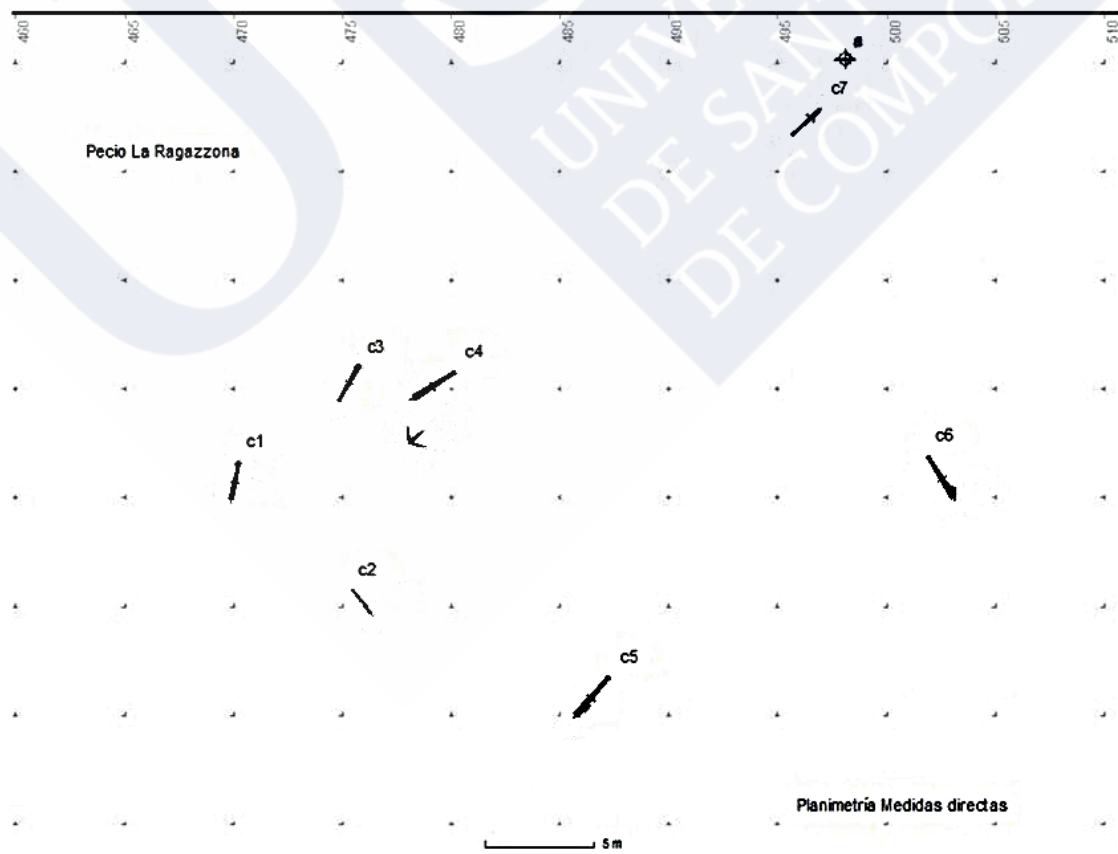


Figura 4. Planimetría. Situación de los restos localizados.

De la combinación de todas ellas, descartando posteriormente en gabinete los datos claramente erróneos, se elaboró una planimetría general de la dispersión de restos del yacimiento. Por cuestiones de tiempo y recursos, se descartó el establecer una topografía del fondo, o el establecimiento preciso de la localización espacial del yacimiento. Creímos y entendemos que a efectos de localización general del yacimiento, con fines a su protección y conservación ulterior, un error métrico es asumible, centrándonos prioritariamente en la dispersión espacial de los restos y la comprensión del contexto general del naufragio.

Por supuesto, además de la planimetría general, se tomaron los datos de cada uno de los elementos que conforman el naufragio. Se tomaron diversas medidas y fotografías de cada uno de los elementos. Evidentemente, el estado y condiciones generales de cada elemento –su disposición, concreciones y características del entorno– han influido notablemente en la toma de datos, faltando en algunos de ellos importantes características o debiendo tomar con cautela diversas medidas tomadas, siempre aproximativas debido a la concreción que sufren.

Por último, se realizó también una diagnosis de cada uno de los elementos localizados desde el punto de vista de la conservación, estableciendo las diversas patologías sufridas por las piezas y posible tratamiento de conservación a realizar, tendente a garantizar su conservación futura y evitar una mayor degradación de los diversos elementos del pecio.

RESULTADOS

Como primeros resultados se pueden confirmar una serie de elementos coherentes a un contexto arqueológico de un naufragio en dicha zona. Este naufragio será posicionado e incluido en el inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos de Galicia y su localización será objeto de protección y vigilancia por las autoridades competentes, ya advertidas de su existencia.

Como elementos más reseñables detectados en la prospección visual de dicho yacimiento se puede mencionar la existencia de siete piezas de artillería de hierro y un ancla de pequeñas dimensiones, además de elementos de lastre y un par de anomalías magnéticas indeterminadas. Iremos describiendo sus características una a una.

Pieza 1 (C1): Pieza de artillería de hierro colado situada más al W. Situada en fondo de arena, pero su boca encajada entre dos rocas, lo cual ha deformado el brocal y ha impedido tomar su medida. En sus cercanías, al E de C1 se encuentra abundante piedra alóctona de reducido tamaño, probablemente parte del lastre del pecio.

Dimensiones:

Longitud de boca a faja alta de culata: 200 cm.

Longitud de faja alta de culata a cascabel: 15 cm.

Longitud de faja alta a eje de los muñones: 80 cm.

Distancia entre muñones: 40 cm (aproximada, uno no se observa).

Diámetro del muñón: 30 cm.



Figura 5. C1.

Pieza 2 (C2): Posible pieza de artillería de hierro situada a poca distancia de C1, en fondo de arena. Se encuentra fuertemente concrecionada con arena y piedras, que enmascaran totalmente su forma original. Por sus dimensiones quizás pudiera tratarse de una pieza de artillería giratoria, de borda o de regala (*Swivel gun*).

Dimensiones:

Longitud total: 158 cm.

Ancho medio: 31 cm.



Figura 6. C2.

Pieza 3 (C3): Pieza de artillería de hierro colado situada entre rocas, muy concrecionada a ellas, sobretodo en la parte del cascabel, que ha sido imposible de medir adecuadamente. Parece tener alguna pieza más, también de aspecto alargado, fundida junto con la pieza a las rocas y encajadas allí junto a ella.

Dimensiones:

Longitud total: 195/200 cm.

Longitud desde faja alta a eje de los muñones: 100 cm.

Longitud entre muñones: 43 cm (aproximadamente, uno no se observa).

Diámetro de la boca: 28 cm.

Calibre: 9 cm.



Figura 7. C3.

Pieza 4 (C4): Pieza de artillería de hierro colado situada en fondo de arena, a poca distancia del ancla. Ha sido rota la concreción intencionadamente en su tercio superior (zona de la boca). A parte de esto, sus buenas condiciones de conservación y su entorno hacen que sea una pieza en las que las mediciones son más fiables. Esta pieza ha sido identificada por Manuel Salvador Marín²⁹ (Com. Pers.) Como un posible cañón de hierro fundido anterior a la Gran Armada (de entorno a 1570). Su apreciación se basa en la forma del cascabel, las proporciones de longitud total y del primer refuerzo –más corto de lo usual–, y la situación de los muñones. Esta tipología³⁰ al investigador le parece un Saker –sacre–, piezas de unos 82-90 mm. De calibre y una longitud –sin el cascabel– de 220 a 250 cm. Piezas similares han sido halladas en el fondeadero de Ifach (FERNÁNDEZ e.p.) y el pecio de Gresham (AUER 2007).

Dimensiones:

Longitud de boca a faja alta de culata: 240 cm.

Longitud de faja alta de culata a cascabel: 20 cm.

Longitud de faja alta a eje de los muñones: 95 cm.

Longitud entre muñones: 40 cm.

Diámetro de la boca: 20 cm.

Calibre: 8 cm.

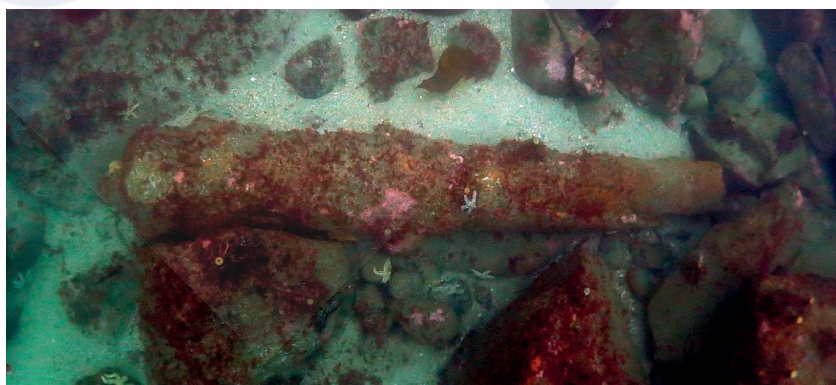


Figura 8. C4.

²⁹ A quien agradecemos su amabilidad, su ayuda y sus precisas apreciaciones a nuestro estudio.

³⁰ En concreto, el investigador nos ha mencionado que fueron ampliamente exportados por los ingleses a través de Holanda antes de la Gran Armada y se encontraban en muchos barcos españoles que participaron en ella (Com. Pers.).

Ancla (A): Ancla de pequeñas dimensiones que ha debido servir para alguna embarcación auxiliar del navío. Se encuentra dañada en las uñas, con la rotura de la concreción y la pérdida del núcleo férrico. La caña de la misma también se halla seccionada. En el informe de 1990 se menciona que había sido parcialmente movida de su posición original, probablemente pretendiendo sacarla del agua³¹.

Dimensiones:

Distancia entre uñas: 128 cm.

Distancia conservada de caña (desde la cruz): 66 cm.

Longitud brazo derecho: 60 cm.

Longitud brazo izquierdo: 74 cm.



Figura 9. Ancla.

Pieza 5 (C5): Pieza de artillería de hierro colado encajada en su mitad inferior entre dos grandes rocas. Es la pieza de mayores dimensiones. Parece tener en su lado derecho un asa, pero su ubicación tras el eje de muñones y su finura nos hacen ponerlo en duda, pudiéndose tratar de cualquier otro elemento férrico concrecionado a la pieza. En cualquier caso se ha incorporado a las medidas generales de la pieza.

Dimensiones:

Longitud de boca a faja alta de culata: 253 cm.

Longitud de faja alta de culata a cascabel: 17 cm.

Longitud de faja alta a eje de los muñones: 112 cm.

Longitud entre muñones: 60 cm.

Diámetro del muñón: 18 cm.

Diámetro de la boca: 27 cm.

Calibre: 12 cm.

Asa: 50 cm largo x 17 cm. Alto.

31 Es probable, tal y como mencionan en el informe, que en dicha maniobra se haya seccionado la caña del ancla, que aún se localizaba en sus cercanías.

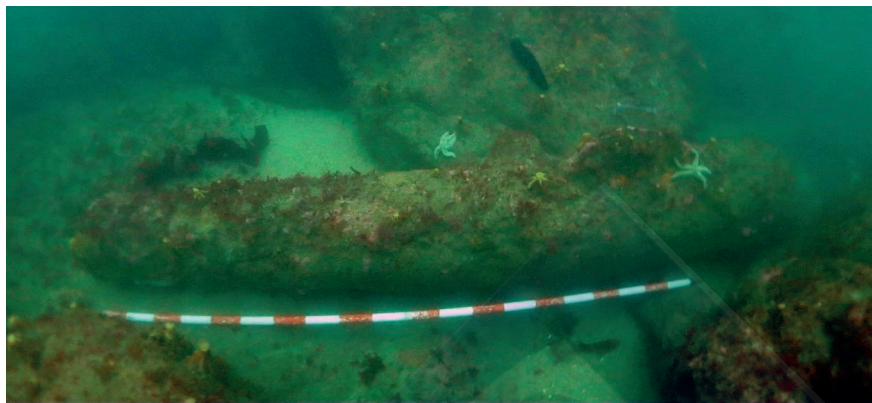


Figura 10. C5.

Pieza 6 (C6): Pieza de artillería de hierro colado encajada entre dos piedras a muy poca profundidad. Se situaría en un extremo de la línea de desarrollo del pecio. Presenta una concreción férrica en su parte trasera de la derecha, cerca de la culata. Debe tratarse de algún elemento adherido que se ha concretado contra él. Aunque hemos descartado su identificación como una posible asa, le hemos tomado las medidas pertinentes.

Dimensiones:

Longitud de boca a faja alta de culata: 232 cm.

Longitud de faja alta de culata a cascabel: 24 cm.

Longitud de faja alta a eje de los muñones: 102 cm.

Longitud entre muñones: 46 cm.

Diámetro del muñón: 14 cm.

Diámetro de la boca: 28 cm.

Calibre: 16 cm.

Asa: 50 cm largo x 27 cm. Alto.

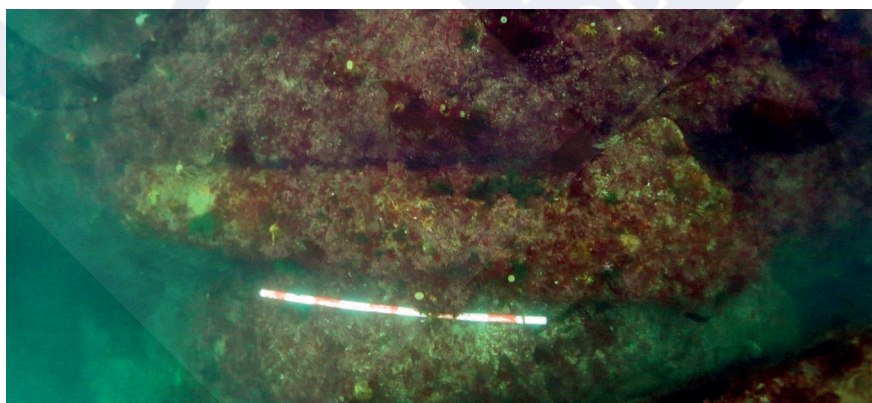


Figura 11. C6.

Pieza 7 (C7): Pieza de artillería de hierro, dispuesta horizontalmente a poca profundidad, en fondo de arena. No parece tener cascabel. Tiene los muñones de reducidas dimensiones y descentrados del eje medio de la pieza.

Aun con las múltiples reservas que el estado de conservación y las condiciones físicas en las que se halla, nos ha parecido que podría tratarse de una pieza de hierro forjado. El aspecto irregular de la pieza, la aparente ausencia de cascabel y la disposición de los muñones de la pieza, retrasados del eje central, apoyan indirectamente esta hipótesis. No obstante tampoco sería una pieza definitoria ya que, como nos ha comentado Francisco Javier López Martín³² (com. Pers.), existieron piezas de hierro forjado con una cronología muy dilatada en toda Europa, desde el S. XV hasta el XVIII, coexistiendo con las avanzadas piezas de bronce.

En sus cercanías, en fondo de arena, se detectaron dos pequeñas anomalías magnéticas, probablemente elementos dispersos del naufragio.

Dimensiones:

Longitud total: 208 cm.

Ancho medio: 20 cm.

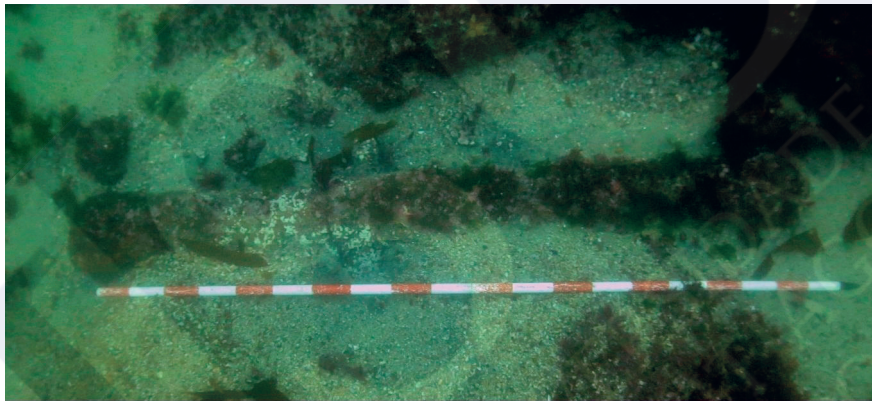


Figura 12. C7.

Por último mencionar que pese a que aparecen referidas en las primeras noticias del año 90, no hemos localizado en el entorno ni un solo resto cerámico o lúneo que nos permitan precisar y/o apoyar mejor un posible origen o cronología del pecio.

LA ARTILLERÍA DE FINALES DEL SIGLO XVI

La aparición tan solo de las piezas de artillería de hierro en el entorno supone una dificultad importante a la hora de conseguir una datación cronológica del pecio, tanto por su relativa indefinición –las piezas de hierro fundido no suelen tener ninguna leyenda o inscripción (VALDEZ DO SANTOS 2004: 20–, como por el estado en que se encuentran; el hecho de encontrarse “in situ” no nos ha permitido tomar todas las medidas de cada una de ellas, adaptándose el registro efectuado a la posición y condiciones en que se encuentran en el fondo. Asimismo su estado, fuertemente concrecionadas, nos impide apreciar detalles clave de su morfología: posibles molduras, marcas, forma del cascabel, etc. Ello también nos hace tener cautela respecto a las medidas tomadas en cada pieza.

³² A quien agradecemos su ayuda en el intento de identificación de los cañones.

La ausencia de artillería de bronce en el pecio dificulta más una identificación del contexto del naufragio, pues éstas, debido a su generalmente mejor estado de conservación y mayor conocimiento de sus características, suelen facilitar en mayor medida la identificación del origen y cronología de un pecio.

Como ya hemos visto, cada una de las siete piezas de artillería parece tener una morfología y dimensiones diferentes. Además de su diversidad, debemos remarcar sus características comunes que les confiere a todas ellas un aspecto *primitivo*, con cascabeles cónicos, sin atrompetamiento ni refuerzos en el brocal y unos calibres reducidos. Ello nos llevó ya a pensar en su momento que los restos debieran pertenecer al menos a un naufragio con artillería anterior a la fase de Artillería de Ordenanza (S. XVIII).

Como sabemos, la heterogeneidad de dimensiones y calibres era una constante a principios de la edad Moderna. Ilustrativo de ello es lo que a finales del S. XVI un experto en artillería como Luis Collado nos dejó escrito en su tratado: “...*Los Principes que mandan fundir Artilleria diesen en la cuenta del daño les resulta, usarían acerca de esto en sus fundiciones de mayor diligencia, y prohibirian el hacerse tanta diversidad de piezas, y de tan diferentes bocas como se hallan...*” (COLLADO 1592:p. 8V). El artillado en el S. XVI y XVII en absoluto estaba estandarizado, como si sucede en el S. XVIII. La gran diversidad de peso de pieza y bala en cada categoría, el carácter artesanal de la producción y la reutilización de las piezas capturadas al enemigo o compradas de cualquier procedencia, dificultaban enormemente la logística a bordo. En cuanto a la materia prima, se preferían las piezas de artillería de bronce por ser más ligeras y menos propensas a reventar, pero eran veinte veces más caras que su homólogo en hierro (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ 2011: 146). Las piezas de artillería de hierro colado eran –y lo fueron no sólo en el S. XVI, sino en buena parte del S. XVII– la alternativa barata, un armamento relegado a mercantes armados y buques de poca categoría (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ 2011: 147).

Respecto a la pieza C4, de posible origen inglés, podemos dar algunos datos contextuales acerca de ella. Los cañones ingleses de hierro colado fueron muy populares en toda Europa. Pese a las reticencias de los expertos artilleros –que los acusaban de inestables y que explotaban con facilidad, frente a la fiabilidad de la artillería de bronce– las ventajas económicas de estas piezas de artillería eran demasiado evidentes, y suscitaban excelentes oportunidades de exportación para la industria inglesa. Así vemos, por ejemplo, como en 1567 la reina Isabel concedió a Ralph Hogge el monopolio para la exportación de “artillería y balas”. En 1573 Hogge se quejó de que su privilegio era constantemente infringido y que otros fundidores exportaban a Suecia, Dinamarca, Francia, España, Holanda e incluso a Flandes (CIPOLLA 1967: 45).

Como refiere Kostam (2011: 81) los españoles tuvieron dificultades de abastecimiento de artillería adecuada³³, consiguiendo obtener armas del extranjero, generalmente de las fundiciones del norte de Italia, Flandes y Alemania central, e incluso de origen inglés, de contrabando –ver nota 17–, con lo cual tampoco nos sorprendería una pieza de estas características en un navío de la Gran Armada.

33 Existen abundantes documentos de capitanes de la Armada que se quejan de la falta de artillería en sus escuadras, y de la producción frenética de cañones en el arsenal real de Lisboa para abastecerla.

Por supuesto hubo en España intentos de fundir artillería de hierro en 1574, 1578 y 1602. Pero el coste de producir las piezas era bastante más elevado que comprarlas directamente a Inglaterra, por lo que el proyecto fue abandonado. Tan solo en 1628, con la apertura de la fábrica de Liérganes por Juan Curcio, se empezó a fundir artillería de hierro en España (LÓPEZ MARTÍN 2011: 274).

Está claro que la identificación de una pieza –aun con las reservas ya reseñadas– es un indicio, pero no un marcador absoluto, habida cuenta de la gran perduración de uso de las piezas, como ya hemos referido. Quizás como ejemplo ilustrativo de este hecho podemos mencionar el caso conocido del cañón de batir, fundido por Gregorio Lefer, para Carlos V en 1538 que iba a bordo de la Ragazzona, tras ser transferido de la Juliana (MARTIN ET AL. 2011: 462).

Además, contamos con la apreciación que nos han realizado el profesor Carlo Beltrame y Renato Gianni Ridella³⁴ acerca de la artillería del pecio que nos ocupa. Nos han referido que la cantidad ingente de piezas de hierro y la ausencia de piezas de bronce les parece muy sospechosa, máxime si sabemos por la documentación conservada que la Ragazzona portaba a bordo artillería de bronce. Asimismo la morfología de los cascabels de las piezas y el contexto general del naufragio les hace pensar en una cronología del siglo XVII para este pecio (Com. Pers.).

No queríamos pasar a las conclusiones sin mencionar que a tenor de los restos hallados –fundamentalmente concreciones metálicas–, y teniendo en cuenta la noticia del hallazgo en la que se mencionaban restos cerámicos, suponemos el expolio de dicho yacimiento arqueológico. Esta teoría la refuerzan los testimonios indirectos, como el daño realizado a los cañones y el ancla (con perforaciones en las piezas de artillería y la rotura del paquete de concreción que las envolvía en varios casos) y la falta de piezas de artillería y cultura material, con respecto a las primeras noticias e informes de 1990 y 91. Todo ello parece fruto de la desatención y el expolio constante que ha sufrido el pecio desde su hallazgo.

CONCLUSIONES

A falta de completar la transcripción documental recopilada y tratar de verificar nuevos datos contextuales del naufragio, aún en recopilación, lo que está claro es que nos hallamos ante un pecio de época moderna. Su posición y la disposición de los elementos detectados parece coherente con un naufragio que haya intentado ganar la playa de Cariño, quedando sin gobierno o no pudiendo maniobrar adecuadamente y dando de través en el entorno.

La artillería localizada, el único resto material que permita aportar datos acerca del contexto histórico/cronológico del naufragio, sufre una fuerte concreción, fruto de su exposición y estabilización de las piezas en el medio marino. Estas alteraciones sufridas

34 A quienes les agradecemos sinceramente las molestias tomadas, el interés mostrado por el proyecto y la ayuda prestada con la artillería.

no permiten un estudio completo de todas y cada una de sus características formales, debiendo tener cautela en los datos numéricos recabados a día de hoy. No obstante, la heterogeneidad de las piezas y sus características parecen descartar un contexto del siglo XVIII o XIX para las mismas. La consulta efectuada con expertos en el estudio de artillería antigua, parece remitir a un origen en el siglo XVII, lo que a priori invalidaría su identificación como un barco de finales del siglo XVI, y en concreto con la identificación de la Ragazzona; si bien es cierto que al menos una de las piezas de artillería sí podría encajar con el contexto y origen pretendido.

Con todo, y a tenor del registro arqueológico y datos obtenidos y a pesar las cautelas antes mencionadas es necesario, para su confirmación total, una intervención en el yacimiento arqueológico de mayor calado –excavación o sondeo arqueológico subacuático– que permitan ahondar en las características y localizar nuevos elementos arqueológicos que puedan afinar la cronología de este yacimiento y aportar más datos para su completa y entera identificación.

AGRADECIMIENTOS

Nos gustaría agradecer su labor a todos y cada uno de los que ha ayudado o apoyado este proyecto, pero especialmente a Yago Abilleira Crespo todo su esfuerzo, tiempo y dinero invertidos para que esta investigación saliera adelante.

BIBLIOGRAFÍA

- AUER J.; FIRTH A., 2007. “The Gresham ship: An interim report onto a 16th-century wreck from Princes Channel, Thames Estuary”, *Post-Medieval Archaeology* 41/2, Pp.222-241.
- BELTRAME, C.; GIANNI RIDELLA, R., 2011 (eds). *Ships & guns. The sea Ordnance in Venice and Europe between the 15th and 17th centuries*, Oxbow Books.
- BOXER, C.R. 1969. “The papers of Martin de Bertendona, A basque admiral of Spain’s golden age, 1586-1604”, *The Indiana University Bookman*, N^o 10, pp. 3-23.
- BROWN, R.R., 2000. “Comment: The Alderney Wreck gun-saker or minion?” *Journal of the Ordnance Society*, 12, pp. 93-94.
- CARRÉ ALDAO, E. 1936. *Geografía general del Reino de Galicia, Tomo II, provincia de La Coruña*, dirigida por F. Carreras Candi. Alberto Martín, Barcelona.
- CARUANA, A.B. 1994. *The history of English Sea Ordnance 1523-1875. Vol. 1 The age of Evolution 1523-1715*, Rotherfield, England, Jean Boudriot Publications.
- CASADO SOTO, J.L. 1988. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Ed. San Martín.
- CECCHINI, I.; PEZZOLO, L. 2012. “Merchants and institutions in early-modern Venice”. *Journal of european economic history*, 41 (2): 87-115.
- CEREZO MARTÍNEZ, R. 1989. *Las armadas de Felipe II*, Ed. San Martín.
- CIPOLLA, C. 1967. *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea 1400-1700*, Ed. Ariel.
- COLLADO, L. 1592. *Platica Manual de Artillería*, Milán.
- DEAN M.; FERRARI, B. 1992. *Archaeology Underwater. The NAS guide to principles and practice*, Archetype publications.

- DAVIÑA SAINZ, S. 1997. *La Coruña: Nuevos relatos sobre el cerco de 1589*, Librería Arenas S.L.
- FELICI, E. 2002. *Archeologia subaquea, metodi, technique e strumenti*, Librería dello stato. Roma.
- FERNANDEZ A.; SALVADOR M.; ROCA M., (en prensa). *Los cañones del fondeadero de Ifach*, Actas I congreso de arqueología náutica y subacuática española, Arqua. Cartagena.
- FERNANDEZ ABELLA, D., (en prensa). *Prospección arqueológica subacuática en la ensenada de Cariño (Ferrol, Coruña)*, Actas I congreso de arqueología náutica y subacuática española, Arqua. Cartagena.
- FERNANDEZ DURO, C. 1884. (2 vols.). *La Armada Invencible, 1588*, Sucesores de Ribadeneyra.
- FERNANDEZ DURO, C. 1895. *Armada Española (desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón)*, Vol. III. Imprenta real.
- FONTÁN RODRIGUEZ, D. 1845. *Carta geométrica de Galicia grabada bajo la dirección del autor en 1845 por L. Bouffard*, Lith. De Lemecier. Paris.
- GALLUCI, G. 1610. *La vita del clarissimo signor Iacomo Ragazzoni conte di S. Odorico*, Apresso Giorgio Bizzardo. Venezia.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I. 2013. “Extracto del historial de la nave Regazona, capitana de la escuadra levantisca en La Gran Armada de 1588”, *Revista de Historia Naval*. Año XXXI, 120, pp. 9-27.
- GONZÁLEZ GARCÉS, M. 1989. *María Pita, símbolo de libertad de La Coruña*, Caixa Galicia. La Coruña.
- GORROCHATEGUI SANTOS, L. 2008. “Los cañones de la Invencible a flor de agua”, *Revista Res-tauro*, 2, pp. 10-11.
- GORROCHATEGUI SANTOS, L. 2011. *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*, Ministerio de Defensa.
- KONSTAM, A. 2011. *La Armada Invencible. El fracasado plan español contra Inglaterra en 1588*, Editorial Libsa. Madrid.
- LINÉS ESCARDO, A. 1998. “Las desfavorables condiciones meteorológicas que precedieron al viaje de La Gran Armada contra Inglaterra”, *Nimbus*, 1-2, pp. 79-84.
- LÓPEZ MARTÍN, F.J. 2011. *Esculturas para la guerra. La creación y evolución de la artillería hasta el S. XVII*, Ministerio de Defensa.
- MARTIN, C.; PARKER, J. 2011 (reed.). *La Gran Armada. La mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*, Ed. Planeta. Barcelona.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, C. 1979. “Consideraciones sobre la jornada de Inglaterra, 1588”. *Revista General de Marina*, 196, pp.17-41.
- PATIÑO GÓMEZ, R. 2002. *Catalogación de yacimientos submarinos en las costas gallegas*, Rp ediciones. Vigo.
- PATRICIO CORTIZO, F. 2000. *Historia da costa galega e os seus naufraxios. Séculos I ó XIX*, Ed. Lea. Santiago de Compostela.
- PAZ SALAS, P. 1588 (ed.). *La felicissima armada que el rey Don Felipe nuestro Señor mandó juntar en el puerto de la ciudad de Lisboa en el Reyno de Portugal*, Biblioteca Nacional de Portugal (res-1609-3-v).
- PAZZI PI CORRALES, M. 1989. *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Ed. San Martín.
- PUNTES NOVO, H. 2003. *Os naufraxios da Galicia norte*, Ed. Lea. Santiago de Compostela.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R. 2011. *Mitos desvelados: Drake y la “Invencible”*, Ed. Sekotia S.L. Madrid.
- SAAVEDRA VAZQUEZ, M.C. 1989. *María Pita y la defensa de La Coruña en 1589*, Gaesa. La Coruña.
- SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M. 2000. “Un primer paso para una hipotética carta arqueológica subacuática de la comunidad autónoma de Galicia”, *Cuadernos de arqueología marítima* 6, pp. 15-170.
- SAGRARIO DE MOLINA, B. 1550. *Descripción do Reino de Galicia*. (Reed. 2003), Editorial Órbigo. Noia.
- TEIXEIRA, P. 1634 (reed.). *Os mapas da costa galega de Pedro Teixeira. 1634*. Consello da cultura galega.
- TINCEY, J. ; HOOK, R., 1988. *The Armada campaign 1588*, Osprey mititary, Elite Series, 15. GB.

- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V. 1789. *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico y de las Islas Azores o Terceras para inteligencia y uso de las cartas esféricas*, Viuda de Ibarra. Madrid.
- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V. 1843 (reed.). *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico y de las Islas Azores o Terceras para inteligencia y uso de las cartas esféricas. Corregido y aumentado por la dirección de hidrografía*. 1849.
- URGORRI CASADO, F. 1987. “Hombres y navíos de la Invencible (Los que volvieron a La Coruña (1588)”, *Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 23 (año XXIII). La Coruña.
- URGORRI CASADO, F. 1988. “Hombres y navíos de la Invencible (Los que volvieron a La Coruña, 1588) (segunda parte) Apéndice documental”, *Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 24 (año XXIV). La Coruña.
- VALDEZ DO SANTOS, N. 2004. *Memorial das peças de Artilharia do Museu de Marinha*, Museu de Marinha. Lisboa.
- VV.AA. 1919. *Derrotero de la costa septentrional de España. Desde el puerto de La Coruña hasta el río Bidasoa*, Ministerio de Marina, Sección de hidrografía. Madrid.
- VV.AA. 1966. *Derrotero de la costa NW de España*, Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz.
- VV.AA. 1989. *Cartografía de Galicia 1522-1900*, Instituto Geográfico Nacional. Madrid.
- VV.AA. 1993. *Derrotero de la costa NW de España*, Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz.
- VV.AA. 2002. *Cartografía de Galicia (XVI ó XIX)*. Colección Puertas-Mosquera. Catálogo de exposición, Ayuntamiento de La Coruña. A Coruña
- VV.AA. 2005. *Derrotero de la costa NW de España que comprende desde la Estaca de Bares al Río Miño*, Instituto hidrográfico de la Marina. Cádiz.

Prensa

- EL IDEAL GALLEGO, 24 de enero de 1990. Hallan cañones y otros restos del naufragio de un galeón en Ferrol.
- EL PROGRESO, 24 de enero de 1990. Restos de un naufragio.
- LA VOZ DE GALICIA, 24 de enero de 1990. Unos submarinistas hallan varios cañones antiguos en la bocana de la ría de Ferrol.
- LA VOZ DE GALICIA, 03 Septiembre del 2005. La Ragazzona no pudo soportar los constantes temporales que azotaban la zona. <http://www.lavozdegalicia.es/hemeroteca/2005/09/03/4038288.shtml?>
- LA VOZ DE GALICIA, 04 de octubre del 2001. El Pecio del buque Ragazzona. <http://www.lavozdegalicia.es/hemeroteca/2001/10/04/770850.shtml?>
- LA VOZ DE GALICIA, 04 de octubre del 2001. Los restos de la batería de Viñas serán trasladados al oeste de Prioriño Chico. <http://www.lavozdegalicia.es/hemeroteca/2001/10/04/770849.shtml?>
- LA VOZ DE GALICIA, 08 de octubre del 2005. Los tesoros de la ría ferrolana. <http://www.lavozdegalicia.es/hemeroteca/2005/10/08/4141494.shtml?>
- LA VOZ DE GALICIA, 22 de octubre del 2001. El pecio de la ensenada de Cariño no afectará a las obras del puerto exterior. <http://www.lavozdegalicia.es/hemeroteca/2001/10/22/797628.shtml?>
- LA VOZ DE GALICIA, 23 de octubre del 2004. La Coruña reflota su historia naval. <http://www.lavozdegalicia.es/hemeroteca/2004/10/23/3139477.shtml?>

Archivos y catálogos

- Archivo Rafael Mejuto.
- Archivo General de Simancas.
- Catálogo preinventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos de Galicia. Servicio de Arqueología. Dirección Xeral de Patrimonio Cultural. Consellería de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria. Xunta de Galicia.