

En el S. XIX, Galicia se dividía en las cuatro provincias que tiene actualmente, quedando Laxe adscrita a la nueva provincia de A Coruña. Posteriormente, pasó a formar parte del partido judicial de Carballo, situado en tierras bergantiñanas, lo que supuso su independencia de la Casa de los Moscoso.

Laxe, en la actualidad, está adscrita a la comarca de Bergantiños localizándose en el extremo occidental de la misma. Es uno de los municipios más pequeños en extensión de toda la provincia de A Coruña ya que solo abarca un total de 34,1Km² repartidos entre la capital, Laxe, y las parroquias de Serantes, Soesto, Nande, Sarces y Traba.

A partir de su formación como municipio, Laxe tiene un escudo formado por una torre, rodeada de siete estrellas y franqueada por una corona. El origen del mismo se supone que procede de un blasón que poseía don Abente Chans (personaje con cierta relevancia en la villa y del que procede la familia materna del geólogo Isidro Parga Pondal).



Ría de Corme y laxe

5.2 CONTEXTO HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICO

La historia de Laxe se remonta a tiempos protohistóricos, como lo demuestran los restos aparecidos en el castro de Torre da Moa. Antón Rodríguez Casal, en la Carta arqueológica del partido judicial de Carballo (1975), nos informa de un recinto castrense en lo alto de la Torre da Moa, con defensas naturales y con una terraza hacia el poniente, en la que se observan dos lienzos de muros que podrían corresponder a una construcción medieval. Alude también a la abundancia de cerámica tardorromana y medieval.

Hasta aquí también llegaba la vía Per Loca Marítima construida por los romanos para acceder a todo este territorio.

Desaparecida la orden militar y religiosa templaria, el rey Enrique II cede estas tierras a la estirpe de los Mariño. Estas tierras fueron gobernadas en la Edad Media por los poderosos condes de Traba, entre los que destaca Pedro Foilaz de Traba. Este noble, que se autodenominó Conde de Galicia, formó en su juventud al rey Alfonso V. Posteriormente la zona de Laxe pasó a manos de la familia Moscoso-Altamira. Otras familias ilustres como los Montero-Nuñez también ejercieron el poder en Laxe. A finales del siglo XII, residen en Soesto el rey Alfonso IX y su esposa Doña Berenguela, reyes de Galicia y León.

El 15 de septiembre de 1425 don Fadrique, duque de Arjona y conde de Trastámara, nuevo propietario de las tierras, se las da en dote a su prima doña Juana de Castro para casarse con don Rodrigo de Moscoso. Laxe pasa así a pertenecer a la dinastía de los Moscoso.

En el siglo XIV se construye la iglesia de Santa María A Nova, que tendría la misión auxiliar de servir de defensa ante posibles ataques a la población.

En el siglo XVIII la villa fue arrasada por los piratas ingleses. El 19 de diciembre de 1830 se hundió en la bahía el buque inglés "Adelaide". Procedente de Bristol con rumbo a las Antillas transportando armas y oro, el temporal que azotaba esa noche la costa lleva al capitán Guillermo Dovel a buscar refugio en la ría. Solamente él y un marino pudieron llegar a la playa. Al día siguiente, fueron apareciendo los cuerpos sin vida del resto de la tripulación, entre la que se encontraba la mujer y el hijo del capitán, que fueron enterrados muy cerca

de la iglesia de Santa María. Durante años, el capitán Dovel volvía a Laxe para visitar la tumba, que en la actualidad se encuentra en un garaje privado.

En el S.XIX los industriales catalanes de la salazón se instalaron por toda Galicia. En Laxe, hubo varias factorías. La más importante fue un caserón de piedra construido al borde mismo de la playa. Ya en el S. XX, a finales de los 70, se construyó en su lugar lo que hoy se conoce como “Vista Bella”.



Antigua fábrica de salazones.

La **Costa da Morte** es una región costera de la provincia de La Coruña que abarca desde Carballo hasta el cabo Fisterra aunque hemos de decir que no existe unanimidad sobre su extensión geográfica.

Eugenio Carré Aldao, hacia finales de la década de 1920, fue uno de los primeros en hacer alusión al nombre de “Costa de la Muerte”, que, según afirma, procede de una antigua leyenda documentada a mediados del siglo XVI, dramatizando todo lo comprendido geográficamente a la derecha de Finisterre, por su falta de constancia de navegabilidad.

Teniendo en cuenta que el nombre de esta comarca hace referencia a la cantidad de catástrofes marinas debido a la peligrosidad de sus acantilados y frecuentes temporales, es posible delimitarla aproximadamente entre Carballo y el Cabo Finisterre.

Sus aguas fueron testigos de numerosos naufragios, especialmente en la costa que va desde Camelle hasta Camariñas, donde se hundieron más de 60 navíos en poco más de cien años, siendo el cabo Tosto (o *punta do Boi*) el punto más fatídico.

El 28 de noviembre del año 1596, 25 barcos de la Armada española se hundieron en medio de una terrible tempestad frente a la ría de Corcubión, con el resultado de 1706 muertos. En plena noche, solo iluminado por los chispazos de la tormenta, el mar estaba cubierto de restos de los barcos y cientos de ahogados y supervivientes gritando, pidiendo que los salvaran.

El *Great Liverpool*, conocido como "el pequeño Titanic", se hundió en 1846. Sus restos permiten reconstruir cómo era un viaje a bordo de uno de los primeros trasatlánticos de línea regular de la historia, un buque plagado de objetos y pertenencias de los pasajeros que abandonaron la nave en Cee.

El 6 de septiembre de 1870, el *HMS Captain*, prototipo de buque de guerra británico, se hundió a varias millas de Cabo Fisterra al derrumbarse la torre del buque sobre él mismo. Perecieron más de 400 personas por la rapidez del hundimiento.

En 1875 el *John Tenat* naufragó en Punta Langosteira, Finisterre con azúcar, café, pieles y otros productos a bordo. No hubo fallecidos.

El 3 de febrero de 1897, en la ensenada de Arou, Camelle, naufragó el *City of Agra* con 71 tripulantes y dos pasajeros. Se salvaron 32, muchos gracias a los vecinos de Camelle y de Arou.

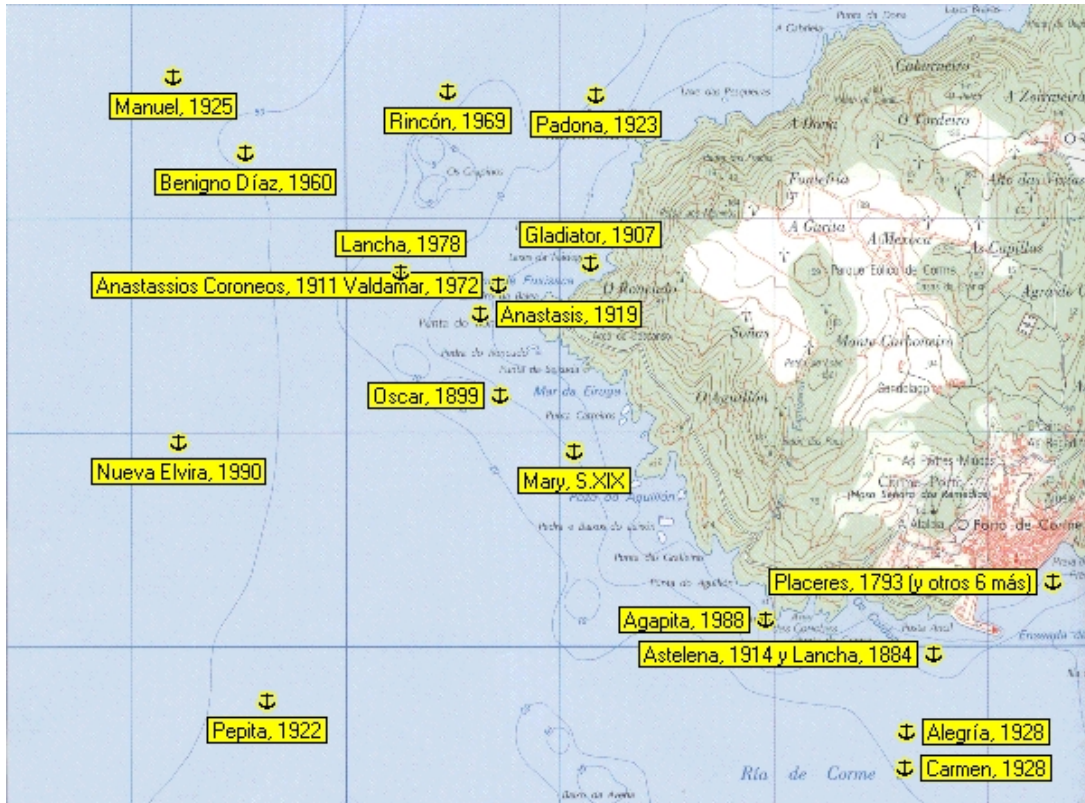
El 10 de octubre de 1927, en la playa de Arou, Camelle naufragó el *Nil*, carguero francés.

El *Boris Sheboldaeff*, un petrolero soviético de 11.000 toneladas, embarrancó y se partió frente a Camelle, el 24 de agosto de 1934. La tripulación fue rescatada al completo.

El *Nórd Atlantic*, un buque alemán que intentaba evadirse de la persecución de la aviación aliada, embarrancó el 18 de agosto de 1943, en la ría de Camariñas.

Uno de los más llamativos fue la tragedia del *Serpent*. En 1890 ocurrió la tragedia del *HMS Serpent* en Punta do Boi, Camariñas, donde murieron 172 marineros ingleses a escasos metros de la salvación y sólo se salvaron tres, uno gravemente herido. Vagando por la noche llegaron al lugar de Pescadoira, en la parroquia de Javiña, donde el párroco señor Fábregas ordenó la "santa misión" de ayudarlos, y sacaron del mar a la mayoría de los cadáveres, que enterraron a pie de mar en lo que hoy es conocido como el cementerio de los ingleses. Esto hizo despertar a las autoridades la peligrosidad de esta costa, donde construyeron el faro de cabo Vilán, el primer faro eléctrico de España, una torre de granito rosado de 24 metros de altura sobre una roca a más de 80 m del mar, que es hoy en día uno de los de más alcance de la península.

La Costa da Morte por sus especiales características para la navegación con numerosos días de mal tiempo, nieblas de forma súbita o sus numerosos bajos acogen un gran número de pecios.



Naufragios en el entorno de la Costa da Morte

6. METODOLOGÍA

El plan de trabajo de adapta a las características de un informe de valoración, desde el punto de vista del patrimonio cultural, del ámbito de actuación del proyecto de referencia. Se ha tratado, por tanto, de situar correctamente los yacimientos ya inventariados o conocidos y las referencias documentadas, así como de efectuar una contextualización histórico-arqueológica de la zona que permita valorar las medidas correctoras y protectoras a adoptar para garantizar la salvaguarda del patrimonio cultural.

7. PATRIMONIO SUMERGIDO Y NAUFRAGIOS

A continuación describimos los yacimientos arqueológicos subacuáticos y las referencias documentales recogidas en el entorno de la obra de referencia.

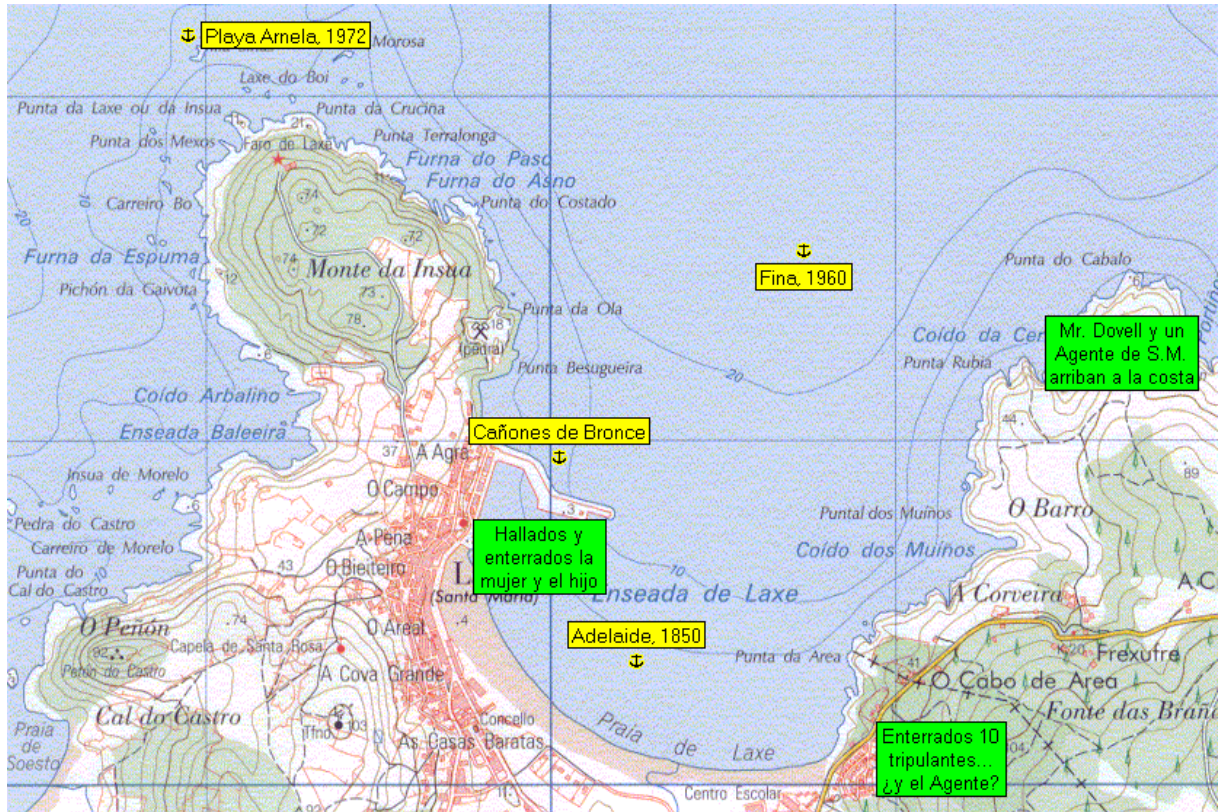
Nombre/Código	Año	Ubicación
Nuestra Señora de los Placeres y 6 pesqueros locales.	1793	Área del Puerto de Laxe inmediata al Espigón.
<p>Desde mediados de la década de los 70 del pasado siglo se vienen conociendo diversos casos de expolio sobre un viejo pecio situado en las inmediaciones del espigón del puerto de Laxe. Según los datos recabados, el pecio del que se han retirado las piezas de artillería, es posible que se corresponda con la pérdida de la fragata Nuestra Señora de los Placeres, ocurrida en las costas Laxenses en 1793.</p> <p>Además de forma periódica, han aparecido materiales en la playa asociados a este pecio como pistolas, mosquetes, monedas o maderas.</p> <p>En los años 70 se recuperó artillería del pecio. Las piezas de artillería de bronce recuperadas son de pequeño tamaño y muy diferente factura entre dos de ellas y la tercera.</p> <p>Las primeras son dos pequeños cañones de borda de 70 centímetros de longitud y unos 8 de calibre. Su cronología, tanto por sus características, como por su decoración, la establecemos en el siglo XVIII. La tercera de las piezas es un pequeño pedrero también de bronce, dotado de asas, y de una factura mucho más tosca, sin que podamos aportar una fecha concreta.</p> <p>Dos piezas más de Artillería de hierro permanecen a día de hoy bajo las aguas en el mismo lugar.</p> <p>Esta fragata, propiedad de la Real Compañía de Filipinas se dirigía a las Indias en un viaje con carga general. Era un navío que había dado ya la vuelta al mundo en 1788. En 1785 fue el primer barco de la Compañía en arribar al puerto de El Callao, Perú, tras un viaje a través del</p>		

cabo de Hornos.

La Real Compañía de Filipinas fue una empresa establecida en 1785 por una Real Cédula de Carlos III y que se hizo cargo además de las funciones de la Compañía Guipuzcoana, establecida en 1730. Tuvo un elevado poder, traficaba no sólo con las islas asiáticas sino también con América, llegando a mantener buques guardacostas para velar por sus privilegios.

Asimismo se tienen referencias del naufragio de 6 pesqueros locales en la misma área y fecha.

Nombre/Código	Año	Ubicación
Adelaide	19-12-1850	Playa de Laxe
<p>Embarcación Británica tipo Brick de tres palos, dos cubiertas, alcazar de popa, mascarón femenino en proa. 282 TN, 30.3 metros eslora, 7.6 manga, 5.28 puntal. Carga: Guano, centeno, carbón, oro. 19 tripulantes. Capitan Dovell</p> <p>Al día siguiente del naufragio las gentes de Laxe se encuentran la playa salpicada de cadáveres. El Capitán yacía semi-inconsciente entre las rocas de Punta Cabalo, su mujer e hijo de 12 años mueren ahogados.</p> <p>Se ordenó dar sepultura a los tripulantes en el “Cotillón do monte do Cabo da Area”.</p> <p>Según las informaciones existentes la Carga fue recuperada.</p>		



Plano de naufragios y aparición de cadáveres en el entorno de Laxe

8. RESULTADO Y CONCLUSIONES

En primer lugar hemos de decir que los yacimientos arqueológicos subacuáticos registrados durante el presente estudio, tanto los reflejados en el Inventario de la DXPC de la Xunta de Galicia como los documentados a través de bibliografía y referencias, no cuentan con ubicaciones precisas.

El entorno del Puerto de Laxe ha sido un lugar de fondeo utilizado durante largos períodos como demuestra la cartografía histórica consultada. El lugar más adecuado para el fondeo

sería la zona a la playa, donde las embarcaciones se podrían resguardar de los vientos dominantes.



Plano de la Ría de Corme y Laxe. (Pedro Teixeira 1634)

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente reflejado y las características de la obra de referencia, que ocupa la misma ubicación y cotas de dragado que las realizadas con anterioridad, *no se prevén afecciones sobre el patrimonio cultural subacuático.*

El depósito de arena que existe en la actualidad en el ámbito de actuación procede del basculamiento de la playa. Al encontrarnos con una zona dragada en varias ocasiones con anterioridad, los niveles sedimentarios originales han desaparecido, así como los posibles restos arqueológicos asociados.

En el entorno de las obras de referencia se han documentado dos puntos con interés arqueológico. A pesar de que no se han podido ubicar de forma precisa y por tanto no se puede evaluar de forma individual el impacto que la obra provocaría sobre ellos, teniendo en cuenta sus ubicaciones aproximadas y que es una zona ya dragada con anterioridad, *no se prevén impactos ni afecciones directas por las obras de referencia*. De esta forma, *no se considera necesario el establecimiento de ninguna medida correctora y protectora para el desarrollo de las obras propuestas*.

9. BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, A., PAZOS PÉREZ, L. J., 2006. Naufragios de la Armada Española. Real del Catorce, Madrid.
- BAÑA HEIM, J; 1980. *Costa de la Muerte, historia y anecdotario de sus naufragios*
- CARRE ALDAO, E., 1936. *Geografía General del Reino de Galicia*. A. Martín, Barcelona.
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, 1987. Lista oficial de buques año 1986. Ávila.
- FERNÁNDEZ DURO, C., 1972. *Armada Española*, tomo VI. Madrid.
- FERREIRA PRIEGUE, E., 1988. *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza, La Coruña.
- HOCKING, C., 1969. *Dictionary of disasters at sea during the age of steam*. Lloyd's Register of Shipping, Londres.
- PATIÑO GÓMEZ, R., 2002. Catalogación de yacimientos arqueológicos submarinos en las costas gallegas. RP Edicións, Vigo.
- PATRICIO CORTIZO, F., 2000. Historia da costa Galega e os seus naufraxios (séculos I ó XIX). Edicións Lea, Santiago de Compostela.

SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M., 1997. *Tesouros asolagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*. Ediciones Lea, Santiago de Compostela.

TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V., 1789. *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico y de las islas Azores o Terceras para inteligencia y uso de las cartas esféricas*. Viuda de Ibarra, Madrid.

A Coruña, 16 de Mayo de 2014



Fdo. Ángel Rodríguez Castro
Arqueólogo-director del proyecto

ANEJOS