

INFORME SOBRE EL VALOR CULTURAL Y SOCIAL DEL CARGADERO COTO WAGNER RANDE, REDONDELA (PONTEVEDRA)

REDACCIÓN



ARPE, Asociación Rande Patrimonio Europeo

MAYO 2020

**INFORME SOBRE EL VALOR CULTURAL Y SOCIAL
DEL CARGADERO COTO WAGNER
RANDE, REDONDELA (PONTEVEDRA)**

- 0. FICHA TÉCNICA**
 - 1. INTRODUCCIÓN**
 - 2. LOCALIZACIÓN**
 - 3. LOS RESTOS CULTURALES DE RANDE**
 - 3.1. El Castillo de Rande**
 - 3.2. El yacimiento arqueológico de los Pecios da Batalla de Rande**
 - 3.3. La Fábrica del Alemán**
 - 3.4. El cargadero de viga voladiza o cantilever, llamado “Cargadero del Alemán”**
 - 3.5. El Cargadero Coto Wagner**
 - 4. APUNTES SOBRE EL PATRIMONIO NATURAL DE LA ENSENADA DE SAN SIMÓN**
 - 5. VALORACIÓN DEL PATRIMONIO DE RANDE**
 - 5.1. Interés patrimonial y científico**
 - 5.1.1. Singularidad**
 - 5.1.2. Conservación**
 - 5.1.3. Relación ente los bienes culturales objeto de valoración y otros encontrados en las inmediaciones**
 - 5.2. Interés socio-cultural**
 - 5.2.1. Grado de protección legal**
 - 5.2.2. Monumentalidad**
 - 5.2.3. Lexibilidad y capacidad discursiva**
 - 5.2.4. Valor histórico**
 - 5.2.5. Valor simbólico**
 - 5.2.6. Necesidad de hacer una puesta en valor de su patrimonio en el lugar de Rande**
 - 6. SÍNTESIS**
- BIBLIOGRAFÍA**

0. FICHA TÉCNICA

TÍTULO	INFORME SOBRE EL VALOR CULTURAL Y SOCIAL DEL CARGADERO COTO WAGNER RANDE, REDONDELA (PONTEVEDRA)
EQUIPO REDACTOR	Xurxo Constela Doce, Licenciado en Geografía e Historia Xosé Couñago Ribeira, Licenciado en Filoloxía Álvaro Diego Fuentes, Licenciado en Derecho Paulo Jablonski García, Doctor en Antropología Social y Cultural
LOCALIZACIÓN	Lugar de Rande, Parroquia de Cedeira, Ayuntamiento de Redondela (Pontevedra)
PROMOCIÓN	 ARPE, Asociación Rande Patrimonio Europeo
FECHA	MAYO 2020



ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo

1. INTRODUCCIÓN

Ante la noticia de que la Autoridad Portuaria de Vigo (en adelante APV) pretende el desmantelamiento del cargadero Coto Wagner, situado en la ría de Vigo en la Ensenada de San Simón, en el ayuntamiento de Redondela (Pontevedra) y de que se ha realizado una solicitud para su desmontaje dirigida a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico, queremos mostrar nuestro asombro y desconcierto ante lo que consideramos una decisión totalmente errada por parte de la APV, que entendemos que tiene otros intereses económicos en la zona diferentes a la puesta en valor y recuperación de los elementos inmuebles pertenecientes al patrimonio cultural que posee dentro de sus terrenos, que no entiende que el patrimonio cultural es un recurso social y económico estratégico para el desarrollo de la zona y del propio puerto de Vigo.

Entre todos estos inmuebles destaca el cargadero histórico conocido como Cargadero Coto Wagner, que forma parte del patrimonio cultural gallego, recogido en la normativa de protección del Plan Básico Autonómico (nuevo marco urbanístico con el que el gobierno de la Xunta pretende impulsar una ordenación responsable y sostenible del territorio, en palabras tomadas de la propia normativa). El Cargadero forma parte de un conjunto cultural insólito, asociado con acontecimientos sucedidos en Rande desde finales del siglo XVII hasta mediados del siglo XX y que dejaron en Rande un patrimonio inmueble considerable, por este motivo el valor del cargadero en cuestión no lo es sólo por su estructura singular (ya de por sí importante) sino por pertenecer además a un conjunto paisajístico bien articulado.

Para realizar un examen objetivo por parte de la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico enviamos este informe sobre el valor de este bien cultural, “per se” y dentro del conjunto paisajístico mencionado que detallaremos, y las nefastas consecuencias que para la cultura de Galicia y de España pueden resultar de su desmantelamiento. La expresión podría parecer una hipérbole, pero se basa en la consideración de que el patrimonio cultural es algo irrepetible, enmarcado y contextualizado en circunstancias históricas determinadas que no volverán a suceder.

Las personas que redactamos este informe pertenecemos a una asociación recientemente fundada en Redondela que promueve la declaración de Sello Europeo para el lugar de Rande, tenemos por nombre ASOCIACIÓN RANDE PATRIMONIO EUROPEO – ARPE.



ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo

Creemos la ARPE como motor impulsor de la iniciativa de declaración del Estrecho de Rande y sus terrenos vecinos como “Sello de Patrimonio Europeo”, con el objeto de fomentar la identidad y la historia europea comunes basadas en el patrimonio de Europa.

El programa “Sello de Patrimonio Europeo” se concibió como un medio de promover y preservar los bienes culturales, los monumentos, los enclaves naturales o urbanos, incluyendo cualquier patrimonio inmaterial, tangible e intangible, contemporáneo y tradicional, y los lugares que desempeñan una función esencial a la hora de comprender la memoria y la historia europea. Consideramos que este texto, parafraseando el objetivo básico indicado en el art. 1º de las “Reglas de Procedimiento del Sello de Patrimonio Europeo, construyendo el futuro para la ciudadanía de Europa” está plenamente vigente para Rande y el texto que redactamos a continuación tiene como objetivo el demostrar que es un hecho irrefutable.

Si seguimos leyendo las reglas del procedimiento, se considera Patrimonio Europeo aquellos enclaves que desempeñan un papel esencial en la historia de Europa y que son emblemáticos de la identidad europea y/o de la interacción transnacional dentro del espacio cultural europeo. El lugar de Rande cumple plenamente estas características para poder declararse como Sello del Patrimonio Europeo.

Desarrollados este texto en forma de valoración sobre el patrimonio de Rande con el fin de que la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico realice un examen objetivo del patrimonio aquí conservado y que se frene la voluntad de la APV de dismantelar este patrimonio cultural de todos y todas.

Es digno de mención que en la iniciativa de la redacción de este informe, así como de la solicitud de inventariado de todo el patrimonio de la parroquia, esté implicada también la vecindad de Rande, en forma de diferentes colectivos que apoyan completamente la iniciativa de declaración del Sello Europeo así como la de Declaración de BIC para el lugar como Territorio Histórico. Vecinos y vecinas propietarios de los terrenos donde se localizan los bienes de los que vamos a tratar. Por tanto, a mayores de la propia administración, son estos propietarios los albaceas de la conservación de este patrimonio. En este sentido nos felicitamos de que la vecindad valore la potencialidad de su territorio como un recurso sociocultural más de su parroquia, imprescindible y, como veremos, con una carga identitaria absoluta (lástima que esto no ocurra con sus propietarios directos, la APV).

Existe una preocupación constante entre los profesionales que se dedican a la gestión del Patrimonio Cultural sobre la creación de mecanismos de regulación que sirvan para valorar los bienes que conforman este patrimonio de cara a su conservación,



ARPE

musealización y exhibición al público, y crear indicadores y métodos que puedan ser utilizados como análisis comparativos objetivables para su valoración (NICOLAU I MARTÍ, La., 2004; QUEROL, M.A., 2010). Para objetivizar al máximo esta valoración que ahora hacemos, se intentarán caracterizar de manera independiente dos apartados diferentes del interés hacia este Patrimonio, por un lado el Interés patrimonial y científico y por otro a Interés Sociocultural.

Para llegar a las consideraciones definitivas presentaremos la localización del lugar de Rande; se presentará luego su patrimonio cultural; basándonos en la enumeración realizada se hará luego una valoración objetiva sobre estos elementos; pasando luego a examen el interés por parte de la APV de desmantelar el cargadero y llegar a una valoración de la incidencia patrimonial sobre su desmontaje.



ARPE

2. LOCALIZACIÓN

PROVINCIA: Pontevedra
COMARCA: Vigo
AYUNTAMIENTO: Redondela
PARROQUIA: San Andrés de Cedeira
LUGAR: Rande



Localización del área donde se encuentran situados los bienes del Territorio Histórico de Rande

El territorio está inmerso administrativamente en la Parroquia redondelana de Cedeira, Santo Andrés de Cedeira, una parroquia que, según datos del IGE de 2013



tenía 2.023 habitantes. El hábitat de Cedeira se reparte de forma muy diseminada por todo su territorio, de hecho, exceptuando las zonas más altas de la parroquia en el Monte conocido como Mirallo, no existe un espacio vacío de construcciones y sin ocupar por casas, con un alto índice de ocupación por todo su territorio. Esta impresión se acentúa al llegar al lugar de Rande, donde la distancia entre casas habitadas se hace más densa y se comienzan a mezclar con factorías y construcciones fabriles en la líneas más cercana a la costa, mezclándose la actividad industrial con el hábitat de forma caótica.

En concreto Rande está situado en el extremo sur del Estrecho de Rande, en el canal que separa la Ría de Vigo de su cabecera, la Ensenada de San Simón. Geográficamente el lugar ocupa una zona de ribera de la ría, cuya parte central está ocupada por la Playa de Rande. El espacio lo conforman calas de rocas, en forma de entrantes y salientes paralelas al litoral de la ría, el conocido en la biología como Intermareal Rocoso, en las partes más bajas de las laderas del Alto de Trasmañó.

Entre el mar y las vías del tren que cruzan Rande de este a oeste hay un estrecho camino asfaltado de bajada al núcleo de casas de la playa de Rande. Este núcleo conforma un conjunto original de casas de pescadores a pié de costa, que abrazan formando un arco la playa de Rande, con pequeños muelles de atraque, escaleras de piedra y cuestas de bajada a la costa. Aún es posible ver actividad de reparación de pequeñas embarcaciones, y otras faenas pesqueras a pequeña escala. Actualmente en este núcleo hay habitadas una docena de casas.

Esta configuración geográfica de la Playa de Rande facilita el acceso a embarcaciones para carga y descarga hacia las casas y almacenes, lo que la hace ideal para la instalación de una industria de salazón. En estas calas fue donde, a principios del siglo diecinueve, se construyó la factoría de salazón que con el tiempo se convertiría en la Fábrica del Alemán, aprovechando que el calado de la zona es propicio para lo atraque de embarcaciones.

Entre las casas de pescadores hay destacados casos de “feísmo” urbanístico (PÉREZ RODRÍGUEZ, A, et al., 2006), añadidos de ladrillo sobre los núcleos originales de piedra, fachadas pintadas con “clorocaucho” rojo y casas de reciente construcción alejadas de las formas originales del conjunto, aunque la imagen general es buena y recuperable.

La cala que forma la playa de Rande está convertida en fondeadero ilegal y atestada de pequeñas embarcaciones de uso particular.

El conjunto de casas se interrumpe por la bajada del arroyo conocido como río Fondón (necesitado también de limpieza), que forma una pequeña junquera en su



desembocadura; en este punto hay también una propiedad particular cerrada con construcciones con forma de barracas de madera y chapa.

El camino por la costa hacia el sur se interrumpe en este punto teniendo que salir hacia la carretera de Vigo-Pontevedra, para acercarse hasta el Cargadero del Alemán (o Cargadero Cantilever) y la Fortaleza de Rande. Esta es otra de las características del barrio, la falta de caminos y accesos a la costa y por la costa. Los caminos existentes están interrumpidos por propiedades particulares que interrumpen el paso.

La circulación por el barrio se ve también obstaculizada por el trazado de la red viaria, ya que el núcleo de casas está dividido del resto de la parroquia por el trazado de las vías del tren, y por la carretera N-550, de Vigo-Pontevedra, que representan de facto verdaderos “muros de Berlín” de separación con respecto del resto del barrio.

Accesos

En lo que se refiere a la accesibilidad, el Territorio Histórico tiene accesos por tierra desde la Carretera N-550 (Vigo-Pontevedra) a través de dos puentes bajo las vías del tren. Concretamente la llegada por tierra se realizaría por tres accesos:

1. Puente del ferrocarril 1: situada en paralelo de la costa, sobre la playa de Rande, con un vano de más de 8 m. y un fuerte desnivel.
2. Puente del ferrocarril 2: situada también en paralelo a la costa, sobre el espacio inmediato al MEIRANDE (un centro de interpretación recientemente creado para tratar sobre la Batalla y el Patrimonio Cultural de Rande), es un puente muy angosto que sólo permite el paso de turismos.
3. Bajada a la empresa VIEIRASA: inmediata al cargadero de Coto Wagner, permite acercarse con facilidad a todo tipo de vehículos.
4. Bajada bajo el Puente de Rande, a través de un paso recientemente creado por Fomento para las obras de ampliación del Puente de Rande.
5. Bajada hacia el Cargadero del Alemán/Cargadero Cantilever, un camino que representaba la servidumbre legal de acceso a la costa y que en un Pleno Municipal, la corporación anuló el libre acceso devolviéndole los derechos a su actual propietario.

Y sobre todo, varios muelles para la llegada a través del mar:



ARPE

6. Muelle de la Fábrica del Alemán: con una rampa de piedra hacia el mar, actualmente restaurado y con un pantalán de madera para permitir el atraque de barcos de más calado y el acceso por mar al Centro de Interpretación.

7. Muelle del Cargadero del Alemán: se trata de una estructura de hormigón a nivel del mar para acercarse hasta el cargadero cuando aún estaba en uso.

Numeración de los accesos hacia el espacio ocupado por el Territorio Histórico de Rande:



3. LOS RESTOS CULTURALES DE RANDE

No podemos referirnos al Cargadero de Coto Wagner de forma individual, como se explicaba, forma parte de un conjunto patrimonial impresionante desde el punto de vista de su monumentalidad, con inmuebles arquitectónicos e industriales de grandes dimensiones, fruto de un devenir histórico que marco su fisonomía a lo largo de toda su costa creando un verdadero paisaje cultural.

El conjunto conforma un espacio heterogéneo cuya historia comienza durante la construcción de las fortalezas que franquean el Estrecho de Rande, dejando a continuación un yacimiento invisible impresionante como lo es el yacimiento arqueológico de los pecios de la Batalla de Rande, punto de inflexión de nuestra historia reciente. Describimos a continuación los diferentes elementos que integran el conjunto siguiendo un orden cronológico.

Enumeramos los bienes culturales que hay en el Estrecho de Rande:

1. **La Fortaleza de Rande**, que es uno de los últimos vestigios terrestres asociados con la Batalla de Rande.
2. **La Batalla de Rande**, que dejó uno de los yacimientos de pecios arqueológicos subacuáticos más grandes de Europa, con más de 25 galeones hundidos en sus aguas. Con implicaciones posteriores como lo es la búsqueda del tesoro o la relación con Julio Verne en Rande que recoge en la novela de “20 Mil Leguas de Viaje Submarina”.
3. **La Fábrica del Alemán** una instalación de salazón transformada luego en conservera, llamada Conservas Boyé.
4. **El cargadero del Alemán** (construido por un alemán diferente al de la fábrica) de viga voladiza o Cantilever, construido en el entorno de los años 20 del siglo XX.
5. **El cargadero de Coto Wagner**, la última de las grandes infraestructuras construidas en Rande, un gran cargadero de hierro con cintas transportadoras, este último construido entre 1960 y 1965 y cerrado en los años 70 con la crisis energética mundial.





Imagen del paisaje cultural de Rande, tomada desde el puente de los tirantes conocido como Puente de Rande. No aparecen los restos de la Fortaleza que estarían situados por debajo del puente.

La perspectiva desde el puente acentúa aún más este aspecto de conjunto patrimonial irrepetible.

3.1. El Castillo de Rande

Reconocida también como la Fortaleza de Rande, se desconoce la fecha exacta de su construcción aunque hay noticias de que ya existía en el siglo XVII.

La documentación histórica de la que se podría sacar su descripción es escasa:

Se cita en un documento de 1680 de cuando se hicieron obras de reforma. El documento que habla de Rande es una escritura de contrato entre el Almirante Luís de Esquivel y el pedrero Pedro de Covelo, de 23 de febrero de 1681, de orden del Marqués de Villafiel, Capitán General de Galicia; el tal Luís de Esquivel y Carrillo le encargaba al dicho pedrero las obras de varias explanadas para apostar cañones en ellas.



ARPE

También está publicada la planta que se hizo la mediados del siglo XVIII por parte del ingeniero Cayetano Paveto, es el llamado “Plano del Castillo de Rande y Batería nueva más baxa que se proyecta unirle para aumentar sus defesas situado sobre la punta de su nombre en la Ría de Vigo”. Del proyecto de Cayetano Paveto hay dos ejemplares datados el 21 de abril y 21 de noviembre de 1788 (Coruña), los originales se encuentran en el Servicio Histórico Militar y en el Servicio Geográfico del Ejército.



Vista del Castillo desde el Puente de Rande

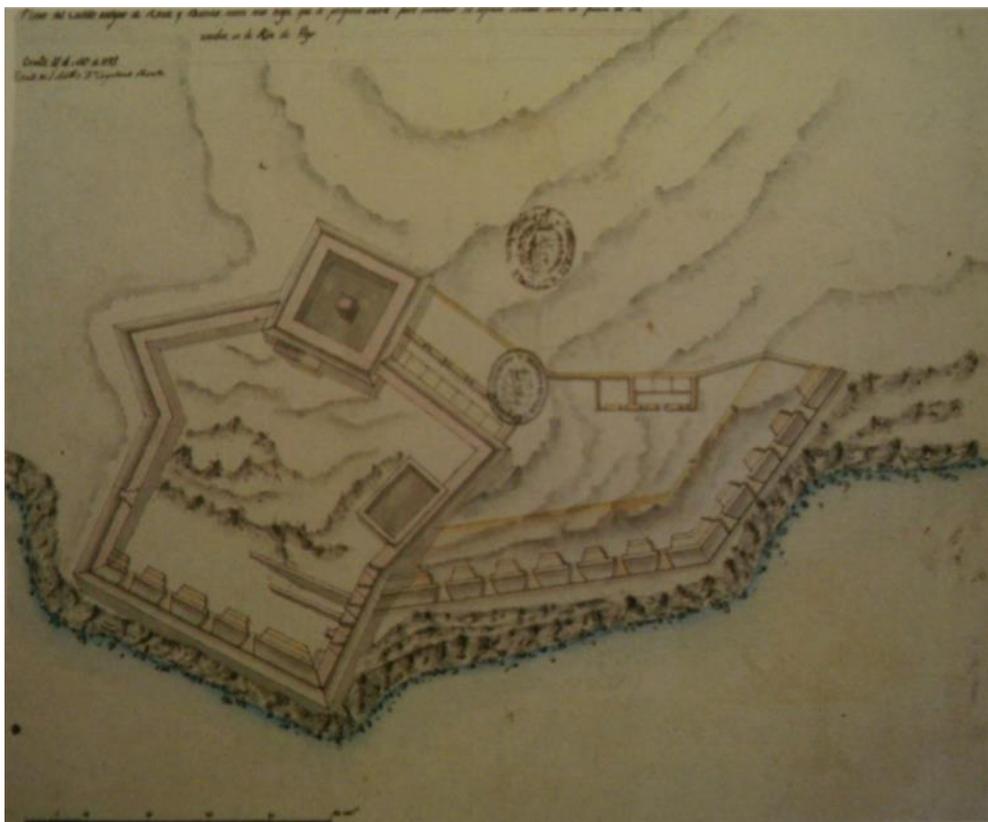
Contamos también con los diversos comentarios que se refieren a ella en la documentación diversa sobre la Batalla de Rande; un dibujo del alzado del castillo de Rande como se veía en 1880 que es obra de Serafín Avendaño, y fue publicado en la Ilustración Gallega y Asturiana, tomo III, del 18 de agosto de 1880; y amén de esta documentación hay escritos periodísticos del siglo XIX y XX que se refieren la ella.

Formaba parte del considerado por la historiografía cómo precario sistema defensivo de la ría de Vigo durante la época moderna, que sufrió los embates de numerosos conflictos armados desde el siglo XV y continuados enfrentamientos con Inglaterra y Portugal primordialmente, que tienen su paradigma en la Guerra de Sucesión Española de principios del siglo XVIII.



En líneas generales, se trata de una fortaleza abaluartada, desarrollada en plano, con poca altura para protegerse de la artillería, y semejante (morfológicamente que no en tamaño) a otras fortalezas y castillos de época moderna del entorno (las más alejadas de Vilanova de Cerveira o Valença del Miño, en Portugal, o las más cercanas de Goián y, ya en la ría de Vigo, el Castillo de San Sebastián en Vigo, o la Fortaleza de Ubeiras en Vilaboa, en el otro lado de la Ensenada, por citar algunos ejemplos). Construida al modo de la ingeniería militar moderna, con alambres acusados y plantas en estrella y, en nuestro caso, en cuña.

Su posición sobre el roquedo de la costa la convierten en castillo roquero, y le daban un aspecto esbelto sobre la línea de costa por la propia acusada pendiente del lugar. Tras su ruina en la batalla de Rande, se reformó en el 1788 por el capitán de ingenieros Cayetano Paveto (los planos se conservan en el Servicio Histórico Militar, 21-4-1788 y 21-11-1788).



Plano conservado de Cayetano Paveto de 1788

Sin entrar a describir el complejo y débil sistema defensivo del litoral sur de la ría de Vigo, que comenzaría con las fortalezas de Bayona, siguiendo por las de Vigo y

comarca, con el colofón en las del Estrecho de Rande, nos quedamos con la descripción que se hace de la Fortaleza en la compilación realizada por el Museo del Mar de Galicia, VV.AA., 2002, en el capítulo redactado por RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.A. titulado “La defensa de la ría de Vigo. Campaña de 1702”.

Este autor describe el Castillo de Rande en la coyuntura de defensa del Estrecho, con una longitud de 800 m. de paso entre las puntas de Rande y Corbeiro, entre las que se tendía una cadena que lo cruzaba para impedir que los barcos entraran en la Ensenada de San Simón. Considerando además la configuración orográfica del estrecho en fuerte pendiente que determina la “comodidad” constructiva y sobre todo defensiva de las dos fortalezas localizadas a su respectivo lado, expuestas siempre al dominio de la posición en altura de los atacantes, con muchas dificultades de obtener un espacio de cierta amplitud para un enfrentamiento artillero y para los servicios logísticos de apoyo.

El Castillo de Rande se emplaza sobre el promontorio sur del Estrecho, lo conformaban básicamente tres construcciones, añadidas probablemente en sucesivas acciones de avance. En el primer lugar una edificación cuadrada en la cota más alta de su área, que había podido ser una vieja torre, actuando entonces como lugar de observación y de protección frente a los posibles ataques por la parte más alta de la montaña, casi con la función de un "caballero".

A esta pieza se añadía, en dirección hacia el mar, un polígono irregular y muy inclinado que en su zona alta, de unión con el torreón-plataforma, formaba dos ángulos salientes, hacia el terreno del este y del oeste, que posiblemente tendrían la misión de flanqueo y rematarían en un estrecho adarve para tiro de armas portátiles a la barbata, o sea, sobre el muro, sin saeteras.

Además en la parte oeste, en el interior habría una edificación muy sencilla que quizás podría actuar de polvorín. Este polígono tenía, en su zona de la ribera, una forma rectangular que era la batería artillera propiamente dicha; con troneras y merlones, dirigidos al norte y al oeste.

Justo en este lado del oeste, había otra pequeña batería, algo más retirada de la línea marina, que posiblemente no disponía de cierre por sus costas o sería muy elemental. Esta forma, que años después trató de mejorar el ingeniero Cayetano Paveto, no deja lugar a dudas sobre su mal diseño defensivo por la parte de tierra.

No hay indicios de foso, se aprovecha para la defensa el fuerte glacis natural desde el roquedo costero.



En el otro estribo del estrecho de Rande se encontraba la Batería de Corbeiro, de la que solo existe un boceto de Cayetano Paveto, debió de ser realmente un sistema de trincheras recubierto de cantería para formar el adarve y parapeto con troneras y merlones. Seguro no tendría ninguna defensa por su parte norte, hacia tierra. Su ventaja sería el difícil acceso, que implicaba también cierto inconveniente para su mantenimiento.

Contaría durante la Batalla de Rande con ocho cañones que servirían para complementar y defender la entrada de la Ensenada junto que el Castillo de Rande.

Según se saca de la documentación, parece que estas fortificaciones posiblemente no tenían armas emplazadas con carácter permanente, dado el sistema de financiación de aquellas fuerzas defensivas de Galicia.

El castillo de Rande permaneció abandonado hasta principios del siglo XX, cuando se utilizaron parcialmente sus fábricas para la construcción del Cargadero del Alemán/Cargadero Cantilever.

En fechas posteriores, ya nos años 70 del siglo XX, cuando se desarrolló la construcción del Puente de los Tirantes de Rande, la estructura se vio muy afectada por la localización de los piares en tierra del Puente, que coinciden con su planta principal. Por lo que se sabe por informaciones de vecindad de la zona, las piedras fueron numeradas para posibilitar su reconstrucción posterior o traslado hacia otro lugar. Una vez desmontadas fueron almacenadas en el propio lugar desapareciendo, posteriormente, de manera definitiva (¿robadas?).

En la actualidad el Castillo acaba de ser restaurado por las empresas que se encargaron de la ampliación del Puente de Rande. Con una gran inversión económica y de recursos del Estado, a través de las propias empresas y contratando agentes externos especializados en excavación arqueológica y restauración. Los nuevos pilares del puente fueron contruidos esquivando las estructuras que aún quedan en pié de la Fortaleza.

Para la obra de ampliación del Puente, la Fortaleza fue objeto de una investigación arqueológica con el objeto de estudiar su grado de conservación y medir el impacto de las nuevas obras. La intervención, con diferentes partes, se lleva desarrollando desde el año 2010 por la empresa Ambiotec, dirigida por la arqueóloga Elena Mosquera y Santiago Nogueira (fuente: <http://ambiotec.eres/patrimonio-cultural.html>). Aún no se conocen sus resultados, pero se pueden observar “in situ” ya los resultados de la consolidación realizados por estos profesionales del Patrimonio Cultural.



Otro dato a tener en cuenta sobre el lugar donde se localiza la fortaleza fue la noticia que dio el Faro de Vigo, sobre el hallazgo en 1908 de un cacharro (con el grafito IRENE) lleno de monedas romanas cerca del muro de las ruinas del castillo.

3.2. El yacimiento arqueológico de los Pecios da Batalla de Rande



Cuadro de la Batalla de Rande: "Naval Battle in the Estuary of Vigo" (1705) Rijksmuseum de Ámsterdan

Siguiendo el orden cronológico, el siguiente elemento, o más bien conjunto de elementos ya que está formado por más de 25 pecios, sería el Yacimiento Arqueológico Subacuático de los Galeones de Rande.

No pretendemos detallar todos los prolegómenos de la expedición de la plata de Rande, ni de la llegada de la flota a Rande, ni las causas y consecuencias posteriores de la Batalla, nos centraremos en este texto en la descripción de la Batalla y en la documentación posterior sobre la localización de los buques hundidos.

En líneas generales, el 23 de octubre de 1702 tuvo lugar una de las batallas navales más importantes de la historia moderna europea. Fue un evento internacional, donde estuvieron involucradas las entonces mayores potencias militares y comerciales del



ARPE

mundo: España, Francia, Inglaterra y Holanda. En la contienda participaron más de 20.000 personas, 13.587 por la parte atacante (9.663 de la parte inglesa y 3.924 de la holandesa) y 11.280 por la parte defensora (5.730 de la parte francesa y 5.550 de la española, en las defensas de tierra, entre ellos 3.000 en la reserva). Participaron un total de 229 barcos, 38 por el bando defensor (17 españoles y 23 franceses) y 189 de bandera anglo-holandesa.

Por la importancia del acontecimiento histórico, fueron (y siguen siendo) muchísimos los cronistas que narraron la batalla, encontrándonos con abundante información en lo que respeta a todos sus ámbitos: los preparativos de la flota de indias; el viaje previo a la batalla; el acoso de las fuerzas inglesas al puerto de Cádiz; la llegada de la flota de indias a Rande; la descarga del tesoro de indias; la batalla; las consecuencias...

Como es lógico es bien distinta la visión que se tiene del hecho dependiendo del origen del cronista; de este modo, leyendo los textos españoles de la época, parece que la mayor parte de la plata y demás cargamentos de la flota fueron desembarcados y puestos a buen recaudo por la corona española, en contraste, los textos ingleses loan la derrota infringida a la escuadra franco-española e inflan las tintas sobre el tesoro adquirido.

Ciertamente la historia de la batalla es apasionante desde todos los puntos de vista, pero no lo es menos la posterior historia de la busca del tesoro sobre la que también corrieron (y siguen corriendo) chorros de tinta. Su último episodio (que no el último) fue el organizado por el buque americano Odissey que fondeó ilegalmente cerca de las costas de las Islas Cíes, según parece, para saquear de manera furtiva el pecio de las Islas Cíes (reconocido popularmente por el Santo Cristo de Maracaibo), desconociéndose aún el alcance de los restos recuperados por esta “expedición”.

El Príncipe de Barbazón (RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, 2002), Capitán General del Reino de Galicia fue el encargado de preparar la defensa de la Flota de Indias, aunque desde lo primer momento le pareció una locura traer la flota para resguardarse a la Ría de Vigo, por ser uno de los puertos con peores defensas de nuestro litoral.

Organizó levas por toda la comarca y vecinas, más de 5.000 personas que acudieron a la defensa de la ría completamente desmotivados y a la fuerza. Solicitó también ayuda a Santiago, que nunca fue recibida, pues estimaron que quedaría sin defensas la ciudad. Organizó las defensas de las dos fortalezas costeras: el Castillo de Rande y la Fortaleza de Corbeiro, trasladando cañones desde los propios barcos de guerra. Y confió, sobre todo, en la cadena y empalizada de madera que cruzaba de un lado al otro del Estrecho, que representaba la mayor esperanza en la defensa, de cara a la entrada de los barcos enemigos.



Los esfuerzos de Barbazón resultarían inútiles, al parecer cuentan las crónicas que un grupo de espías ingleses desembarcados en la ría de Arousa se acercaron hasta la Ensenada disfrazados de pescadores, con una pequeña embarcación a vela, y comprobaron la fuerza y la estrategia de las defensas de la ría de Vigo; seguro que resultaría crucial y definitivo en el desarrollo de la batalla final.

El día 23 de octubre de 1702 hacía muy mal tiempo, llovía y por la mañana temprano la ría estaba cerrada por una densa niebla que dificultaba mucho a visibilidad. Los barcos enemigos aprovechan la escasa luz del amanecer y la niebla para hacerse invisibles, de hecho, la vecindad de la ría se enteró de la entrada de la flota enemiga cuando ya estaba a la altura de Cangas de Morrazo. Las baterías costeras de Vigo comienzan entonces a atronar sobre la flota enemiga, pero sus cañones no la alcanzan desplazándose por la orilla norte de la ría. Sus intentos de cañonear a la frota anglo-holandesa quedaron en nada.

A La altura del barrio de Teis, en el lugar de la Guía, comenzaron a desembarcar a los marines ingleses y holandeses que resultarían definitivos en la destrucción de las defensas terrestres. Eran hombres que venían muy curtidos y rabiosos por la derrota en Cádiz (en los periódicos ingleses de la época critican su comportamiento en las costas gaditanas, donde, al parecer, saquearon incluso los conventos de monjas...). Se puso también en entre dicho el comportamiento de las milicias civiles en la batalla, que escaparían en su mayor parte tras los primeros cañonazos.

El desembarco se realiza al largo de toda la costa, los infantes de marina se despliegan por las laderas de los montes de la guía y de Domaio y se desplazan por la costa hasta acercarse a las fortalezas. En los dos lados se combate cuerpo a cuerpo hasta que son rendidas las fortalezas, primero la de Rande y luego la de Corbeiro.

A La tarde del día 23 de octubre, una vez eliminados los cañones que protegían el Estrecho, la entrada de los barcos anglo-holandeses sólo quedaba frenada por la cadena y la empalizada de maderas. El buque holandés de línea Zeven Provincien arremete con toda la fuerza que dan sus velas contra la cadena, en un primer intento de atravesar la barrera, queda encallado sobre ella y los buques franceses lo cañonean intentando su destrucción completa. Pero un nuevo barco inglés, esta vez el Torbay, capitaneado por el vicealmirante Sir Thomas Hopsonn, arremete con todas sus fuerzas también contra la cadena, rompiéndola. Una vez sobrepasada esta cadena defensiva, los barcos ingleses y holandeses entran en la Ensenada cómodamente y sólo tienen que valerse de su superioridad numérica para apoderarse de la flota franco-española.



Uno de los aspectos cruciales para el desarrollo de la Batalla lo supone la estrategia defensiva adoptada por la armada francesa, puesta en entre dicho por muchos historiadores navales (es importante el dato de conocer la disposición de los barcos durante la batalla ya que determinará la localización posterior del pecios). Se critica que los barcos franceses se habían dispuesto fondeados haciendo una media luna en la bocana de la Ensenada. Echadas las anclas, se restó movilidad a las embarcaciones que quedaron literalmente a merced de los cañones aliados. Según algunas investigaciones, la defensa de la Ensenada podía ser posible pese a la superioridad numérica de los anglo-holandeses por ser muy estrecha la entrada y por el poco espacio para moverse.

La batalla naval se decidió en pocas horas; con la entrada de los enemigos en la Ensenada el almirante francés Chateau-Renault ordena prenderle fuego a sus barcos. A partir de este momento cambian las intenciones de las dos partes participantes: si hasta el momento los anglo-holandeses querían destruir a la flota enemiga, ahora intentan apoderarse del mayor número posible de barcos impidiendo su destrucción, y por el contrario, los aliados españoles, pretenden destruir sus embarcaciones para que no caigan en las manos de los enemigos.

La Ensenada se convierte en un infierno de llamas, en esa imagen que queda sobre la Batalla, y de tantas reproducciones antiguas sobre el evento. La situación debió de ser terrible, con heridos y naufragos acercándose a todos los rincones posibles de nuestra costa a nado o en embarcaciones de salvamento.

Como resultado definitivo de la Batalla los aliados extranjeros capturan 6 barcos franceses y 5 españoles (CASADO SOTO, 2002). Rematada la batalla comienza el recuento del cargamento capturado y la búsqueda del tesoro que aún no se desplazara de Redondela y de otros municipios de la Ría.

Posteriormente en la Ensenada de San Simón fueron realizadas más de 75 expediciones de búsqueda de los pecios, la de Rande es, sin lugar a dudas, el tesoro más buscado de todos los tiempos. Citamos a continuación un resumen de las expediciones más conocidas de busca del “tesoro de Rande” (una buena compilación de las expediciones fue la publicada recientemente por PATIÑO, R, 2014):

- Los holandeses en 1702, al día siguiente de la batalla
- El sueco Sjojelm, en 1720
- Los españoles Juan Antonio Rivero, en 1732 y Bernardino Freire, en 1776
- El francés Goubert, 1740
- El inglés Yssac Dickson, 1825



- El francés Hipólito Magen, 1870 (tras la exposición Universal de Paris de 1867, donde se presenta el traje de buzo con regulador de presión de Rouquayrol-Denayrouce)
- Los norteamericanos de la "The Vigo Bay Treasure Company", en 1886
- Los italianos, Venturini, Pino y Giorgio de Khevenhüler, 1928-29
- Bazin, 1870 (donde se utilizan explosivos)
- El inglés Johnson, en 1892
- Los holandeses de nuevo a cargo de Viennen, años 1939-1940
- El Belga Robert Sténuit (quien está convencido de que la carga de los galeones era entre 2 y 10 veces mayor que la que se registraba), en 1954
- El norteamericano John Potter años 1955-1957.



Plano de Devaux (1743)

También son destacables las intervenciones de Frobin (1882); John Emery Gower (1885); Conde de Pradaría y Andrieux (1899); André Sther (sueco, 1913), entre otros muchos.



ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo

La trascendencia de la búsqueda está avalada incluso por el hecho de que fuera recogido en el libro “20 Mil Leguas de Viaje Submarina” del famoso escritor Julio Verne.



**Escultura conmemorativa del libro de Julio Verne
situada en el mar de la Ensenada de San Simón**

Los buscadores de tesoros fueron los primeros en dejar planimetrías de la localización de los pecios; nos quedamos con una de las primeras realizadas por Devaux en 1743 y una de las últimas interpretadas por John Potter de 1958.

Parece por los planos que el viento del norte, durante la jornada de 1702, acercó los barcos hacia el lado sur de la Ensenada, hacia la costa de Rande.

Desde el Ayuntamiento de Redondela se desconoce la localización concreta de los pecios de la Batalla de Rande; es una información en poder de la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, que se guarda en secreto para evitar



ARPE

posibles saqueos de los yacimientos arqueológicos, esquilados durante años por los furtivos.

3.3. La Fábrica del Alemán

Construida en el año 1836, polo empresario catalán Sebastián Carsí, su construcción y devenir coincide con la historia de la industria salazonera y conservera en la punta de Rande.

La historia del aprovechamiento de los productos marinos en la ría de Vigo se remonta a la época castreña, en el momento de los primeros encuentros con los romanos, teniendo en el Areal de Vigo o en distintos puntos de la ría (como en Arcade o Redondela) yacimientos relacionados con los recursos alimenticios marinos. Fue el “garum” romano (LÓPEZ CAPONT, 1998), de producción mediterránea, el primer producto de salazón que forma parte de la dieta y que se comercializa internacionalmente, aunque es en los siglos XI y XII cuando se normaliza el uso de las salazones en la vida cotidiana gallega, así como su preponderancia económica (Afonso IX de León concede un privilegio en favor del ayuntamiento de Pontevedra, dándole la exclusividad de salar el pescado y de venderlo dentro o fuera del Reino). Galicia era una de las regiones pesqueras más importantes del occidente europeo, con más volumen de pescado recogido, actividad que al mezclarse con el carácter perecedero de las especies marinas, tuvo como resultado una muy desarrollada tradición de métodos de conservación del pescado. Desde luego, fueron el ahumado y el salado los métodos de conservación preferentes en la historia de la pesca gallega, existiendo también el escabechado y el secado, aunque en el siglo XX la preponderancia se la llevó la conserva.



ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo

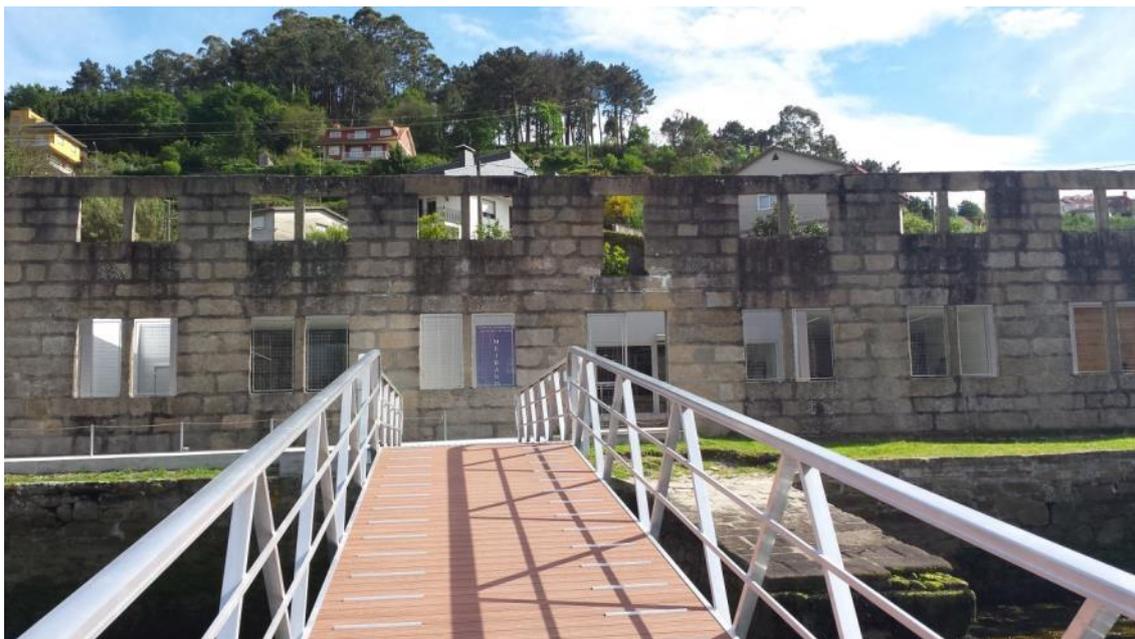


La Fábrica del Alemán permanecía en ruinas hasta que en el año 2013, cuando el ayuntamiento de Redondela (con el apoyo de la APV que cedió los terrenos) la convirtió en un moderno Centro de Interpretación sobre la Batalla y el patrimonio Cultural de tipo industrial de Rande, un centro que lleva el nombre de MEIRANDE y que se ha encumbrado como un referente museográfico y turístico en la zona.



Imágenes actuales de la Fabrica rehabilitada como Centro de Interpretación.





El más extendido de estos métodos fue el salado de la sardina, que se realizaba por un método bien sencillo, el “escochado”, que consistía en descabezar, destripar y limpiar las sardinas una por una para a continuación salarlas manualmente en tinajas de madera (CARMONA BADÍA y NAVIDAD OLLER, 2005). Dicho proceso se realizaba normalmente por las familias de los pescadores en los soportales de las casas o en el interior de ellas. En algunos lugares muy especializados existían bodegas para salar, donde además de salar la sardina tenían pequeños hornos para extraer el “saín”, grasa obtenida de las vísceras que se utilizaba para la iluminación y el curtido.

La sardina salada fue un producto netamente comercial, destinado en su mayor parte a distribuirse por Portugal, los puertos del Cantábrico y, en menor medida, por la costa mediterránea. Su transporte se hizo por dos vías, la terrestre y la marítima. Si el transporte se hacía por el mar, a veces, eran los propios pescadores los que lo realizaban, ya que los propietarios de las bodegas especializadas en la salga de las sardinas fletaban las chalupas o pataches que iban a servir para llevar el producto.

La salazón fue una actividad estacional, derivada de la época de captura de la sardina, regulada a su vez por los gremios del mar, que establecían el segundo trimestre del año para dicha captura. Esta actividad de la salazón era ejercida, como ya dijimos antes, por las familias de los pescadores en la época de la sardina, estando el resto del tiempo dedicado a reparar las redes, a trabajar la lana o en la agricultura. Era una actividad complementaria de la pesca, pero de importancia por su gran extensión en la



mayor parte de las villas costeras, tanto por el trabajo que generaba en su momento como porque trabajaba en exclusiva para mercados extra regionales.

Llegada de los fomentadores catalanes: de la salazón artesanal a las fábricas de salazón

Fomentadores es una auto-denominación basada en dar buena imagen en las relaciones públicas. El termino se utilizó por los salazoneros en los escritos al rey Carlos III cuando lo convencieron de que “lograron crear una riqueza de notoria utilidad al bien común con notable beneficio del País.... a sus expensas, han erigido varias fábricas de salazón, llevados por sus deseos de fomentar el comercio y la Marina y en el ansia de engrandecer sus caudales”.

Se considera que los fomentadores catalanes pueden venir a Galicia a explotar la pesca en sus empresas por estar asimilados como castellanos, después de perder Cataluña la guerra civil que supuso la Guerra de Sucesión ante la Corona de castilla. Este es un dato que consideramos importante pues enlaza el discurso de la Batalla de Rande con el establecimiento en nuestra región del potencial económico traído por estos industriales catalanes, que reformaron nuestras costas con numerosos inmuebles industriales y cambiaron por completo la fisionomía del paisaje y la economía, que hasta este momento se ejecutaba por parte de la pesca tradicional de forma familiar.

El tema de los fomentadores está tratado en numerosas publicaciones y tesis, dicha abundancia de estudios muestra la importancia y repercusión que tuvo la llegada de estos industriales catalanes (también vascos y maragatos, aunque en menor medida) para la pesca gallega y el futuro desarrollo de una industria en condiciones de ser llamada así. La situación fue muy compleja, entre otras cosas porque no sólo fue un cambio tecnológico en los aparatos de pesca y los avances para una industria determinada, sino que estuvo acompañado por una emigración de gentes y la evolución social correspondiente, con un acusado desarrollo económico y trato de favor político, todo lo cual ocasionó acalorados debates en la opinión pública y largos litigios en la justicia. A modo introductorio, siguiendo a Francisco López Capont, podemos categorizar este proceso de cambio surgido a mediados del siglo XVIII en cuatro componentes y una consecuencia posterior:

- La emigración catalana de los fomentadores, con su ágil planteamiento empresarial.
- El avance de los medios de pesca y captura, con la xávega cómo nueva y conflictiva red de arrastre.
- El avance industrial en la salazón de la sardina, y en menor grado de otras especies.



ARPE

- El cambio económico y social, con sus conflictos, debido al avance pesquero, industrial, comercial, tributario; como consecuencia, ya en el siglo XIX, surge la conserva, como un complemento económico y tecnológico que suplanta la salazón creando una nueva y potente industria pesquera, que sirve de motor de desarrollo para las villas costeras gallegas.

De este modo, a partir de 1750 la actividad de salazón de la sardina, que antes llevaban a cabo las familias de los pescadores en los soportales de los barrios pescadores o en las pequeñas bodegas, pasa a unos edificios especializados (fábricas de salazón) propiedad de comerciantes en su mayoría catalanes, que en décadas anteriores venían a las costas gallegas a comprar pescado, y que pagan unos salarios a estibadores y toneleros por su trabajo en dichas fábricas. A diferencia de la salazón tradicional, donde cada sardina era descabezada y limpiada individualmente, en estos almacenes se procesaban en lotes sin destripar. Para evitar el rápido deterioro de mantener las tripas y cabezas, se introdujo en el proceso una prensa de madera que extraía la grasa evitando así el deterioro, a la vez que permitía el aprovechamiento del "saín". Desde el punto de vista tecnológico la prensa fue, en este primer momento de la llegada de los fomentadores catalanes, la única novedad pero, desde el punto de vista de la organización del trabajo, los nuevos almacenes de salazón significaron una fuerte transformación en las relaciones laborales (CARMONA BADÍA y NAVIDAD OLLER, 2005) que si bien en las primeras décadas fue concisa y estacional, retirándose al rematar el tiempo de la sardina, ya por los años ochenta significó un despegue en toda regla, con edificaciones características de los fomentadores y plena propiedad de los terrenos donde se asientan dichas fábricas.

Este desarrollo afectó a todo su entorno ya que, con la industrialización, la salazón buscaba ampliar los mercados a los que llegar con el producto y para esto había que desarrollar también las actividades comerciales, es decir, que si querían llevarse grandes cantidades de sardina salada al Mediterráneo se tenía que cambiar los pataches por buques de más grandes dimensiones. Pero para poder capturar la cantidad de sardina que se precisaba para estas aventuras empresariales, había que impulsar el sector de la pesca gallega, y para eso hubo que usar unos métodos de captura de la sardina más intensivos, los mismos que ya se usaban en Cataluña y los mismos que estaban prohibidos por las ordenanzas de las cofradías de mareantes en las costas gallegas. Así se trató de introducir la xávega, el bou y unas importantes modificaciones del "xeito" (400 mallas de extensión cuando las ordenanzas sólo permitían 150) (SANTOS CASTROVIEJO, Santiago, 1990). Las diferencias eran importantes puesto que se trataba de pesca de arrastre y móvil, en el caso de la xávega, y pesca de deriva e inmóvil, en el "xeito". Además de por el volumen de capturas, también se diferenciaban por la frescura, ya que con la xávega se recogían y se llevaban las capturas en el momento de finalizar el trabajo, mientras que con el



“xeito” se extendían las redes y se recogían horas después; aunque en favor del “xeito” estaba su enmallado, más abierto y que era más permisivo con los pescados de especies pequeñas y las crías de las otras especies. También en favor del “xeito” se orientaba un trabajo parejo a la pesca, la fabricación de las redes, que se hacían de modo tradicional por las mujeres de los pescadores, mientras que las de la xávega se producían de modo industrial y, en muchos de los casos, ya las traían hechas de Cataluña.

El siglo XIX tuvo un inicio complicado con la guerra con los franceses, que para industria de la pesca y salazón supuso un constante vaivén, parecido al de la sociedad y la política del siglo. Así, desde finales de la guerra, la industria de la pesca parece sufrir uno colapso que se explica con factores externos a la producción gallega, ya que los motivos fueron comerciales, como la pérdida de los mercados coloniales o el restablecimiento del mercado de la sal con el fin de evitar fraudes, con el consiguiente aumento de precio. El estrangulamiento a que llevó esto, hizo retornar a algunos a Cataluña, mientras que los que se quedaron vieron como en los años treinta la industria retornó, ya con el desestancamiento de la sal, la libertad de pesca y la decadencia de la Armada, así como el fundamental cambio de mentalidad de los propios fomentadores en la tarea de la pesca, buscando asociaciones con los pescadores. El comercio se diversifica llegando a la Habana, Italia, Andalucía... pero para los años cuarenta (TABOADA LEAL, N. 1840) vuelve estancarse el precio de la sal, lo que lleva a una época de carestía, con numerosos fomentadores endeudados. En la siguiente década el precio de la sal ya lleva desestancado unos años, pero los golpes que sufre la industria de la salazón la mantienen en una situación inestable y frágil, acusando las fuertes oscilaciones y las situaciones que la ponían al borde de la desaparición.

Fomentadores catalanes en la punta de Rande

Es en esta situación cuando surge en Rande la primera noticia de un fomentador allí establecido, Sebastián Carsí en el 1836 (en Archivo Histórico Provincial de Pontevedra: Archivo de la Delegación de Hacienda de Pontevedra, leg. 7252/2) estaba realizando actividades de salazón de pescados y carnes, con una producción de 517 quintales de sardina y parrocha para ese año. Sebastián Carsí es nombrado por Meijide Pardo (MEIJIDE PARDO, 1968) en una lista de fomentadores catalanes establecidos en Vigo a principios del siglo XIX, pero no se tiene conocimiento de en qué momento inició su actividad de salazón en la pequeña Ensenada de Rande. Familia procedente de la localidad barcelonesa de Vilanova i la Geltrú, se establece en Vigo donde iba a contar con instalaciones dedicadas a la salazón de pescado.

Aún tenemos noticias de la familia dedicada a la salazón en la década de los cincuenta pues Juan Carsí, fomentador de Vigo y Rande (causa criminal en el Juzgado de



ARPE

Hacienda: Archivo de la Delegación de Hacienda de Pontevedra, leg. 900), se ve implicado en una causa criminal del Juzgado de Hacienda por fraude al embarcar el 2 de marzo de 1857, para San Sebastián, 752 arrobas y presentar el certificado de haber embarcado 422, “ignorando el origen” de la sal empleada en salar lo ocultado.

Desde este momento, la familia Carsí desaparece de la documentación de la fábrica y de la historia de la actividad de la salazón, aunque vuelve a aparecer en el año 1939 para vender dichas instalaciones a Román Cordero Martín. Los Carsí (ROMÁN LOSADA, Alberte 2008) mantuvieron la propiedad de las instalaciones sitas en Rande, tirando beneficio de ellas para alquilárselas a los diferentes empresarios que, durante el último tercio del siglo XIX y comienzos del XX, desarrollaron la actividad de la salazón en esa zona. De este modo, la posibilidad de que un único establecimiento fuera mudando de fomentador que gestionaba las instalaciones, como nos transmite Román Losada, se hace acomodada en base a que la documentación aporta una sucesión de nombres desarrollando la actividad de la salga en ese lugar, y que finalmente va a ser la familia Carsí la que venda las instalaciones en 1939.

De este modo, se encuentra a José Puig (en Archivo Histórico Provincial de Pontevedra: Archivo de la Delegación de Hacienda de Pontevedra, leg. 7252/4) en 1868 dedicado la industria de la salazón en Rande. Otros nombres asociados a Rande y la salazón, en este período, son los de D. Francisco Parapán, los Srs. Bermúdez, Cordero y Vidal, o el conservero D. Francisco Feu, todos ellos asociados a Rande en 1901 (en “Informe oficial del Ayuntamiento de Vigo”, tomado de Revista de Pesca Marítima, 1901, pp. 318-319). Como se puede observar, en esta relación aparece el Sr. Cordero, que no sabemos si es o tiene relación, todo indica que sí, con Román Cordero Martín, quien le compra las instalaciones de Rande a la familia Carsí en 1939. Lo más probable es que antes de ser propietario fuera arrendador, y ya conocía lo que iba a adquirir, tanto si fue él como si fue alguien de su familia.

Nacimiento de la industria conservera

En este período de tiempo (último tercio del siglo XIX - principios del XX) va a suceder el cambio fundamental del sector, pasando de la producción de salazones en manos de los fomentadores catalanes a la fabricación de conservas generalizada en los empresarios innovadores. Y como no, la Ensenada de Rande va a ser testigo directo de esta evolución.

La aparición de un grupo de empresarios con unas características bien definidas y la coyuntura temporal y espacial del sector, hicieron que la industria conservera despegara en Galicia en estos años. Así, un grupo social que tiene la experiencia y el conocimiento del ramo de la pesca, de su transformación y dispone de los lugares



ARPE

adecuados y del capital necesario (los antiguos fabricantes de salazón), unidos a unos cambios en el marco normativo de las actividades marítimas, como fueron la rebaja de los costes de la Matrícula de la Marina en 1867, el desestanco de la sal al año siguiente y la Real Orden de 1880 que permitía el libre embarque de sal a bordo para su uso en la primera salazón, pusieron las bases para favorecer el crecimiento del sector. Sólo faltaba un golpe de suerte que había cambiado definitivamente el rumbo, que llegó de la mano de la crisis de pesca de la sardina por parte de los franceses (primera potencia conservera mundial) entre los años 1880-1887, lo que hundió su industria. La desaparición de la sardina obligó a los franceses a buscar alternativas para mantener su posición hegemónica, lo que los trajo a Galicia, aunque de forma general buscaron formar sociedades mixtas en las que juntaban la parte técnica de la instalación, el personal cualificado y el suministro del material de origen no español (la hoja de lata). Pero la aportación francesa no se limitó a suministrar técnica y, algunas veces, capital, sino que supuso algo más: la garantía de un mercado seguro; cada fábrica gallega pasó a trabajar básicamente con una casa francesa, que garantizaba la compra y posterior distribución del producto.

La forma de actuar en este período quedó básicamente establecida en una relación bilateral entre las compañías francesas y los empresarios de la costa gallega, pero con una excepción que fue la que se situó en la Ensenada de Rande, cuando en el año 1887, año final de la crisis de capturas de sardina francesa, la conservera francesa Ouzille y Cia. se instaló en este punto de la Ría de Vigo (CARMONA BADÍA y NAVIDAD OLLER, 2005).

Las exportaciones crecieron a un ritmo muy alto y dinamizaron el sector, prolongando esta fase inicial incluso al año 1893. Pronto otros factores impidieron que continuara este crecimiento tan desarrollado, así, la recuperación de la industria francesa, la aparición de la industria conservera portuguesa y el alto precio de la sardina correlativo a su demanda, demoraron el crecimiento. Fueron unos años después, en la segunda gran crisis de la sardina francesa (1902-1908), cuando no sólo volvió a haber un fuerte crecimiento de las producciones y exportaciones de conservas gallegas, sino que son los años de mayor entrada de empresas en la historia del sector.

En este momento encontramos a uno de los integrantes de la relación de empresarios que pasaron por las instalaciones de Rande, D. Francisco Feu, creando en el año 1901 (ABREU SERNÁNDEZ, L. F. 1983) una empresa con actividad social dedicada la salazón y las conservas. Llamada Francisco Feu y Cia. con sede social radicada en Vigo y que localizaba su fábrica en Rande, se disolvió en el año 1908. El éxito que le debió producir y la consolidación del sector en la Ría de Vigo, llevó a Feu y a otros conserveros a fundar en 1904 La Unión de Fabricantes de Conservas de la Ría de Vigo (una de las más antiguas asociaciones patronales de España, cuyos miembros eran,



ARPE

además de Francisco Feu, Julián Tizón, José Dotras, J. Bofill, J. Cerqueira, Severo Lueiro y Manuel Gallina). La asociación de conserveros fue creada para juntar el esfuerzo común y las actividades dispersas de los fabricantes, teniendo un destacado papel en la defensa de los intereses mutuos, en la gestión de los avances arancelarios y en el fomento de la producción pesquera. También, en el año 1906, fundó junto a Tizón y Cerqueira y otros empresarios la sociedad anónima La Pescadora Viguesa.

Estos años catapultan al sector conservero gallego a la cima de las exportaciones mundiales, siendo Vigo el puerto con mayor número de fábricas del sector en Europa (al mismo nivel que la ciudad noruega de Stavanger, aunque esta es la sede de la industria metalmecánica). En Vigo, se concentra la tradición de las salazones en sus arenales, con la disposición de un puerto que embarcaba salazón tanto de su ría como de Aldán, Marín y Arousa, así pasa a convertirse en el punto de entrada de la mayor parte de las materias primas y auxiliares empleadas en esta industria. Se producen significativas innovaciones técnicas, sobre todo, en el procesado y cierre de los envases, que ya no se traen de Francia, sino que se importaban de Estados Unidos y Noruega (CARMONA BADÍA y NAVIDAD OLLER, 2005).

Poco después, en el período 1909-1912, se dio la primera escasez de capturas de sardina, lo que acabó de golpe con la expansión del sector. Fue la primera gran crisis de la industria conservera gallega, produciendo numerosos abandonos de empresas. La solución fue comprar sardinas en Andalucía y diversificar las especies enlatadas (ahora es cuando aparece el bonito y el atún). También de este período es la aparición de los barcos a vapor, que permitían desplazar la flota en busca de las capturas. El siguiente período fue el de la Primera Guerra Mundial y la supuesta escasez de hojalata (no repercutió, ya que los fabricantes previsores acumularon stocks), y en el que finalmente las empresas conserveras tuvieron beneficios que emplearon en el crecimiento y ampliación de la tecnología y la adquisición de barcos tras la guerra. Con la crisis del 29, la industria conservera se vio en la necesidad de girar hacia el mercado interior, dado la falta de un mercado internacional para sus exportaciones. Auspiciada en el aumento de la renta media de los españoles en los años de la II República, el logro de haber sobrellevado la crisis internacional apoyándose en el mercado español fue, a partir de este momento, su condena.

La fábrica de Conservas Boyé

Volviendo a las instalaciones de Rande, la familia Carsí las vendió en 1939 a Román Cordero Martín, presuntamente familiar o el propio Sr. Cordero que antes las tuvo arrendadas. Tras la Guerra Civil, el aislamiento económico y las limitaciones de abastecimiento exterior produjeron un nuevo repunte de la salazón de pescado. Así, en el año 1941 el Sr. Cordero solicitó a la Autoridad Portuaria de Vigo ocupar una



ARPE

franja costera en la zona marítimo-terrestre pegada a la fábrica de salazón que poseía en Rande, con la intención de realizar una ampliación para la salazón del pescado.



Una fábrica de conservas a principios del siglo XX, donde destacaba la mano de obra femenina como se atestigua en los estudios asociados con la fábrica de Rande

Las instalaciones anteriores a esta reforma no son conocidas, por lo que habría que hacerse una idea de ellas a partir de los actuales restos y de la descripción de las reformas hechas en estos años. Las obras comenzaron en 1941 de la mano de Román Cordero, año en que se concedió la licencia por la Autoridad Portuaria, y remataron en 1945, cuando la fábrica ya le pertenecía a Otto Gerdtzen Boyé, comerciante alemán asentado en Vigo desde principios de siglo. Fundamentalmente en estas obras se construye un muro de ribera que se asienta sobre el mar, dos rampas para servir en la carga y descarga de los barcos de punto de atraque, los accesos a la playa mediante escaleras y un relleno al este de la fábrica con la intención de destinarlo a secadero de pescado.

Otto Gerdtzen Boyé fue un comerciante alemán muy diversificado en sus negocios. La primera noticia que tenemos de su persona surge en 1906 cuando crea una sociedad llamada Otto Gerethzen y Cía. dedicada al comercio y con sede social en Vigo (ABREU SERNÁNDEZ, L. F. 1983). Entre los años 1940-1944, momento de la fiebre del “oro negro gallego” (volframio), tuvo una empresa minería dedicada a la explotación regular de volframio en un coto en Silleda, llamada Otto Gertzen. En el momento de la compra de las instalaciones de salazón de Rande, en 1944, mantenía abierto un



almacén de maquinaria en la ciudad viguesa (ROMÁN LOSADA, Alberte 2008). A todo esto añadió en 1948, radicada en la misma fábrica de Rande, la producción de conservas llamada Conservas Boyé.

Cuando rematan las obras en las instalaciones de salazón de Rande, la fábrica consta de dos dependencias y un muelle, además del secadero de pescado situado al este. Siguiendo la interpretación que hace Román Losada de los materiales constructivos en las ruinas de la fábrica, se pueden establecer dos grupos diferenciados equivalentes a los restos anteriores a la reforma de 1941 y los posteriores. En una de las naves se encuentra un grupo de cinco pilas hechas con sillares, que por sus materiales denotan que son más antiguas que las que se encuentran en la otra nave, otras diez pilas que se encuentran enterradas y están hechas en ladrillo y cemento. No se localizó la zona del prensado de la fábrica tras la reforma, aunque sabemos que se realizaba mediante prensas; por contra, se pueden identificar en la estructura del muelle exterior algunas piedras con acanaladuras semejantes a las usadas como base para los muertos, que, sin duda, fue el método empleado para prensar con anterioridad a 1940.

Por otra parte, también se sitúa el espacio que desde 1948 se dedicó a la producción de las latas de la marca Conservas Boyé, producción que debió de ser modesta, ya que la capacidad de autoclave para la esterilización de las latas de conserva era sólo de 1´4 metros cúbicos. En este espacio se encuentran los restos de una enlatadora de la marca noruega instalada en Bilbao “Somme”.

3.4. El cargadero de viga voladiza o cantilever, llamado “Cargadero del Alemán”

La otra industria vinculada con el estrecho de Rande es la minera, ya que en este lugar se instalaron diferentes infraestructuras asociadas con el traslado del mineral hacia sus destinos en puertos europeos, ingleses y alemanes primordialmente.

El primero de los cargaderos es el conocido como Cargadoiro del Alemán, inaugurado en 1926, por la empresa Minerales de Hierro de Galicia, S.A., que tuvo una corta pero intensa historia, en los años de la II Guerra Mundial y de la fiebre del volframio, cuando Galicia fue el escenario de una guerra económica en la que participaron espías nazis y aliados, sociedades encubiertas y operaciones que demuestran la importancia que este rincón del *Finisterrae* europeo consiguió durante la mayor contienda de la Humanidad.





Cargadero del Alemán, foto archivo Pacheco 1924

La carencia que tenía Galicia de los minerales férricos apropiados para la siderurgia decimonónica, necesarios en los hornos Bessemer (NAVIDAD OLLER, J. 1980), la dejaron al margen de la gran fiebre minera de este siglo. Los cotos mineros que se explotaban en Galicia se reducían a los pequeños yacimientos de Roquis y Formigueiros (Lugo), de los que se extraía el mineral para las ferrerías que aún se mantenían en funcionamiento; el cobre de Cercido y Moeche (Lugo), o el estaño de Beariz (Ourense), Fontao y Presqueira (Pontevedra). Estas extracciones tenían como destino Inglaterra, donde se enviaban sin ningún tipo de transformación previa, solamente tras una rápida separación mecánica.

A mediados del siglo XIX se añadió la zona de Arnoia (Ourense) y La Fonsagrada (Lugo), donde llegó a instalarse una fábrica de fundición. Pero el hecho fundamental en la historia de la minería en Galicia fue el alza del precio internacional del estaño en el tercio final del siglo, que animaron a un rápido aumento del número de registros de este mineral en las comarcas orensanas de Ribadavia, O Carballiño, Beariz y A Gudiña, que se advierte en la presencia de empresas como la Tin Viso Ltd. y Galicia Tin Maatschappij (CARMONA BADÍA y NAVIDAD OLLER, 2005).



Por otra parte, la apertura de la línea de ferrocarril Ourense-Vigo en 1885 puso en relación los yacimientos mineros de la provincia de Ourense con el puerto de Vigo, acercando, de este modo, los minerales extraídos a las siderurgias inglesas. Por su localización geográfica, el puerto de Vigo tuvo especial protagonismo como punto de exportación de los minerales de la comarca orensana. Esto no les pasó desapercibido a los gestores del Puerto, así en su Memoria de 1903 apuntan “consideramos siempre como hipótesis el embarque de minerales de hierro, porque aún cuando parece muy probable que los de la bahía del Incio, sean exportados, en gran parte, por el puerto de Vigo, no lo es tanto que haya de efectuarse e embarque en el emplazamiento del puerto transversal, pues tal vez se encuentre mayor ventaja en hacerlo en otro punto de la ría, donde sea más fácil el transporte por ferrocarril” . De este modo, se inició el camino que llevó al Estrecho de Rande a ser el punto de la ría de Vigo donde se realizaba el embarque del mineral de hierro que venía desde Ourense. Pero hasta este momento aún pasarían algunos años, en los que sí fue en el propio muelle transversal del Puerto de Vigo donde se hicieron las tareas de embarque de los minerales hacia Inglaterra, en la mayor parte, Países Bajos y Alemania.

El Cargadero del Alemán de mineral de ferro



Vista actual del cargadero desde el Puente de Rande

Uno de los pioneros industriales de Galicia, llegados de fuera, fue el alemán Friedrich Wilhem Cloos (ROLLAND, Y, 2013), quien se estableció en Monforte de Lemos para



ARPE

explotar las minas de hierro de Freixo, en Marcelle. Este ingeniero funda en 1924, en Madrid, la empresa Minerales de Hierro de Galicia, S.A.

Su problema, como el de tantos otros, fue como exportar el mineral, en una época en que las infraestructuras ferroviarias eran muy deficientes. Decidió hacerlo por mar, escogiendo un punto en la línea férrea entre Ourense y Vigo. Y encontró que el mejor lugar era el estrecho de Rande.

Friedrich Wilhem Cloos, conocido en Monforte como Don Federico Guillermo, ordena construir una base de hormigón, que aún está hoy en pie. Y una gran estructura de acero, más larga incluso que la que hoy vemos de Coto-Wagner. También se desvió la línea férrea para hacer llegar el mineral al cargadero.

El cargadero de Rande tenía un sistema tipo "cantiléver", una estructura aérea de hormigón sobre la que se localizaba un ramal ferroviario que permitía que los vagones cargados de mineral pudieran acercarse hasta la orilla. De este modo, los barcos podían ser cargados en zonas de mayor calado y la estructura del cargadero estaba a salvo de los temporales y de la acción corrosiva del agua del mar. Las instalaciones no se diferencian de otros cargaderos de mineral existentes en el litoral peninsular en aquellos años.

En 1926, el vapor "Estoril" hace el primer cargamento de hierro. El acontecimiento fue muy celebrado, de hecho se conserva una foto de esta carga inaugural, realizada por Pacheco. El mineral llegó en un tren de la compañía MZA, con diez vagones y doscientas toneladas.

La empresa de Friedrich Wilhem Cloos creció mucho. En 1930, tenía activos por millón y medio de pesetas, y era una de las primeras cincuenta sociedades gallegas. Y, cuando Alemania comienza a rearmarse, su mineral de hierro es un gran negocio.

Wilhem Cloos era el típico industrial alemán que se instalaba en Galicia en esa primera época del siglo XX. Venía huyendo de la crisis económica que se hizo insostenible con la República de Weimar. Pero, como tantos otros compatriotas, cayó engañado por el ascenso del nazismo. Así que Wilhem Cloos, que exportaba hierro a Alemania a través de Rande, acepta un cargo en el III Reich: Vicecónsul en Monforte.

Esta deriva filo-nazi se produce en otros muchos alemanes que estaban en Galicia antes de la guerra mundial. Y, al mismo tiempo, llegan al país agentes enviados por el mariscal Goering para crear toda una tela de araña económica e industrial que favorezca los intereses del Reich.



Goering estaba encargado de suministrar al Reich las materias primas para crecer. Fue su objetivo discurrir la complicada estructura con la que los intereses nazis se organizaron en España.

La historia del cargadero de Rande remata con la propia guerra. En 1944, el Departamento de Estado de los EUA incluye a Minerales de Hierro de Galicia en su lista negra, como también a Otto Gerdtzen, propietario de la llamada “Fábrica del Alemán”.

Las dos empresas son calificadas cómo “indeseables como clientes” y ordenan su liquidación, para que el capital obtenido sea destinado a las reparaciones de guerra de los acuerdos de Postdam y París.

Wilhem Cloos no fue detenido, como sí fueron algunos, muy pocos, alemanes residentes en Galicia. Algunos de ellos vieron confiscadas sus propiedades y fueron recluidos en Caldas de Malavella, en Cataluña, como fue el caso de Meino Von Eitzen, reconocido prohombre vigués. En el caso del propietario del cargadero de Rande, murió en el año 1949 en Monforte de Lemos y fue enterrado en Vigo, porque en su villa no había cementerio civil. Su tumba puede visitarse en el cementerio municipal de Pereiró.

Hasta el año 1931, el yacimiento del Freixo funcionó a pleno rendimiento, exportando entre 1929 y 1931 a través del cargadero de Rande la cantidad de 146.044 toneladas de mineral de hierro (RODRÍGUEZ ARZÚA, Joquím 1981). Pero en agosto de 1931, se desata un enfrentamiento contra la gerencia de la mina, debido a las precarias condiciones de trabajo y a los bajos salarios del personal trabajador, que no se pliega a las demandas de los mineros. Se inició así una huelga que se prolonga durante dos años. En consecuencia, la paralización de la actividad de la mina debió de repercutir en la exportación del mineral. Tras la huelga, los mineros volvieron a su trabajo en la mina del Freixo que se mantuvo activa hasta el año 1958, lo que, añadido a los registros de la actividad del cargadero de Rande en el final de la década de los treinta y los cuarenta (ROMÁN LOSADA, Alberte 2008), es factible que las instalaciones de Rande estuvieran operativas incluso hasta la mitad de esa década.

El cargadero fue desmontado y vendido como chatarra en 1950. Quedan sus ruinas bajo el Puente de Rande. Del antiguo cargadero, queda su estructura de hormigón y el recuerdo de una guerra, de una batalla de Rande por el control del volframio, que se libró en la Ensenada de San Simón en la mayor contienda bélica de la historia de la Humanidad.



El “oro negro” y los nazis en la ría de Vigo

Todo comienza por casualidad, con un hombre de negocios alemán afincado en el Norte de África, llamado Johannes Bernhardt. Este hombre conoce a varios cuadros militares que planean la sublevación contra la República, y actúa como intermediario con el régimen de Hitler, para que el Reich suministre de armas y suministros a la rebelión. Para darle forma a la ayuda, se crea la compañía Hispano-Marroquí de Transportes, S.A., a HISMA, empresa mixta que está en realidad controlada por Alemania.

Hitler apoyará a Franco, pero el acuerdo incluye que España aporte materias primas al Reich. Rematada la guerra, se crea una nueva empresa mixta, mucho más compleja, con intereses en los principales sectores estratégicos, incluida la banca, los seguros, los transportes y, por supuesto, la minería.

Esta nueva empresa es la Sociedad Financiera e Industrial (Sofindus), que en 1940 pasa a controlar la extracción y transporte de volframio.

El volframio era un mineral muy nuevo, descubierto en el siglo XVIII, que en principio no tenía valor ninguno. Lo consideraban la ganga del estaño, y se descartaba. Pero en la Primera Guerra Mundial comenzó a verse su aprovechamiento para filamentos de tungsteno y, sobre todo, para endurecer el acero de los obuses y de los blindajes de barcos y tanques. A cuyo objeto, antes de la Segunda Guerra Mundial, se convierte en un mineral estratégico para los alemanes.

El consorcio Sofindus y los nazis emplearon tres métodos para controlar la minería gallega del volframio. De una banda, sumaron las minas de los industriales alemanes ya establecidos en el país, como Cloos. De otra, consiguieron comprar otras explotaciones o controlarlas. Y, por último, crearon empresas tapadera con hombres de paja como consejeros y con ingenieros españoles en sus estructuras. Con eso, sorteaban la Ley Minera de 1938, que era muy restrictiva en un franquismo que caminaba hacia la autarquía.

Dos fueron las grandes empresas tapadera alemanas dedicadas al volframio: una fue “Estudios y Explotaciones Mineras Santa Tecla, S.A.”, fundada en Vigo con capital de 12 millones de pesetas. Entre otras, controlaba los yacimientos del monte Neme, en Carballo (A Coruña).

La segunda fue “Montes de Galicia, S.A.”, con yacimientos sobre todo en la provincia de Ourense: Vilanova, Casaio, Vilardecervos o Ribadavia... En esta última empresa está



en el consejo de administración el propio Johannes Bernhardt, el gerente de Sofindus, que por entonces recibía de Franco la Gran Cruz de Isabel la Católica.

Entre los hombres de paja del consejo estaba el Conde de Argillo, Martínez Ortego. Su hijo fue Cristóbal Martínez Bordiu, el futuro Marqués de Villaverde que casó con la hija de Franco.

Otras empresas mixtas de la época fueron Somar y Minas Reunidas, fundadas en 1943, ya cuando la fiebre del wólfram remataba.

Hubo también muchas empresas “de oportunidad”, que surgieron durante la propia guerra. Y también aventureros, que extraían ilegalmente el mineral y lo vendían horas después en metálico a alto precio. Lo curioso es que los que compraban ese volframio eran a menudo agentes aliados.

El profesor Abel Losada, de la Universidad de Vigo, habla de “guerra económica”. Emplea así las propias palabras del entonces embajador de los EUA en España durante la II Guerra Mundial. En sus memorias, publicadas en 1946, Hayes afirma: “No creo haber oído hablar del volframio hasta que llegué a España. Pero de todas formas, pronto supe que era. Todos los de la embajada lo convertimos en un tópico de conversación durante el día y más de uno de nosotros soñábamos con él durante la noche”. Hayes remata afirmando que fue “La guerra económica en acción”.

Con la guerra, no hablamos de las acciones de sabotaje que el maquis hizo contra minas gallegas o redes de transporte del mineral, sino la que los aliados ejecutaron comprando volframio para subir los precios. Antes de la guerra la tonelada de wólfram costaba 20 dólares; al inicio de la contienda, en 1939, ya valía cinco veces más: 100 dólares. En 1943, subía de los 270 dólares, catorce veces más.

Las Estadísticas Mineras de España dicen que el precio en bocamina en Galicia pasa de 8.000 pesetas por tonelada a 95.000.

El propio embajador Hayes lo explica en sus memorias: “Otra de las fases curiosas de nuestra guerra económica estuvo en las llamadas compras preventivas. Consistía en comprar ciertos productos de gran importancia militar que más había necesitado el Eje, en especial Alemania, para su esfuerzo bélico, como el volframio. El artificio consistía en elevar los precios de los productos españoles que los alemanes deseaban adquirir. Así, cuando los alemanes anhelaban un mineral y ofrecían doscientas pesetas por tonelada, los aliados proponían su compra por seiscientas”.



Y los aliados consiguieron su sabotaje económico al III Reich. De hecho, en 1943, Alemania deja de ser el principal destino exportador para pasar a ser los EUA y Reino Unido. Cuando menos, en las estadísticas, aunque el estraperlo era todo para los alemanes, que sacaban el mineral de la manera que podían, muchas veces a través de Portugal.

La exportación de minerales se hizo por tren cuando fue posible, desde luego después de la invasión de Francia, que conectó directamente Galicia con Berlín, por la Europa nazi. Pero la vía natural de salida eran los barcos, tanto en el cargadero de Ponteceso, en la Coruña, como por el de Rande, en Redondela. Si bien Friedrich Wilhelm Cloos construyó su embarcadero con la finalidad de exportar hierro, es obvio que la fiebre del volframio lo extendió también a este mineral.

Hay que descartar algunas leyendas que circulan sobre el transporte de volframio. Es cierto que, al final de la guerra, los alemanes no sabían cómo sacar el mineral del país. La línea férrea por Francia estaba cortada. Y, a partir de 1943, fue muy difícil el embarque, por la presión de los aliados con los aviones de largo alcance como los Wellington ingleses y los B-29 Liberator, que barrían la costa gallega en patrullas periódicas.

Los submarinos U-boot del almirante Doenitz fueron aplastados por la aviación aliada a partir de 1943. Y casi mil tripulantes reposan hoy en sus sarcófagos de acero en la costa gallega. Junto a las patrullas aéreas, la incorporación del radar fue un duro revés, sumado al descifrado de los códigos de la máquina Enigma, el ingenio de encriptación nazi, sin lo que las comunicaciones alemanas ya no eran seguras.

Algunas fuentes (incluidos pescadores de Bouzas de la época) aseguran que el volframio llegó a ser transportado en submarinos. Pero esto es poco creíble. El peso de este mineral es tan grande que las cantidades a transportar en un sumergible no serían significativas.

Estas leyendas forman parte de las que afirman que los submarinos alemanes hacían escala en la Fábrica del Alemán, en el Estrecho de Rande. Cuando no lo necesitaban para nada, porque en medio de la ría tenían un buque factoría, el “Vessel”, que suministraba a los submarinos de fuel y de víveres, al tiempo que recogían a los heridos.

Sí hay pescadores que se han encontrado con submarinos U-boot en medio de la ría cuando pescaban. Y hay testigos incluso de intercambio de pescado por chocolate o tabaco. Pero el embarque de volframio no está acreditado, excepto algo anecdótico, como tampoco las continuas incursiones en la Ensenada de San Simón.



Lo que sí está confirmado es que el embarque de mineral por el cargadero de Rande provocó una intensa actividad de espionaje. En el Archivo de la Zona Marítima del Cantábrico, en Ferrol, hay informes sobre espías sorprendidos cuando tomaban fotografías de entradas y salidas de buques en los puertos de Ferrol y Vigo, que fueron los más activos para los nazis.

Con la ventaja de que, en Vigo, ya no existía el Cable Alemán, que fue cortado por los aliados al inicio de la guerra. Pero sí el Cable Inglés, que permitía enviar informes a Londres sobre las actividades del enemigo en la ría.

Los motivos que llevaron a los nazis a escoger Vigo cómo uno de sus centros de operaciones en la II Guerra Mundial fueron fundamentalmente tres: por un lado las características geográficas, la profundidad, el callado y la angostura de la ría hacían un escondrijo perfecto que ocultaba los movimientos navales a la observación de la aviación enemiga, además de dominar las rutas de navegación del Atlántico Sur; por otro, la existencia en la ciudad de Vigo de una importante colonia de alemanes, que operó como auténtica quinta columna a favor de los intereses de su país, añadido a la neutralidad de España, pero en clara connivencia con los intereses geopolíticos de la Alemania nazi; y, finalmente, la necesidad del volframio para la industria armamentística alemana.

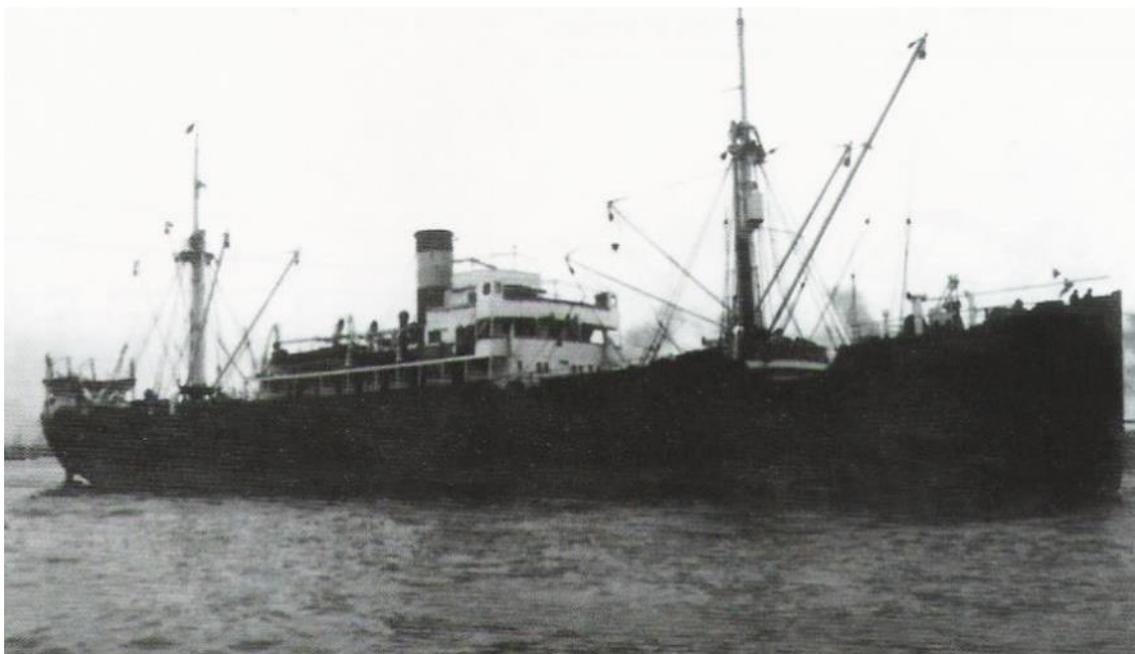


Imagen del carguero alemán "Vessel" que permaneció en la ría de Vigo abasteciendo a los submarinos alemanes de fuel durante la guerra.

A todo esto se unía la deuda que los países del Eje que el general Franco tenía, ya que habían contribuido con hombres y materiales a su victoria, incluyendo el puerto de Vigo como centro de llegada de los buques que trajeron a Legión Condor a la península.

Pero aun hubo otra forma de gestión para la extracción del volframio, la de las pequeñas empresas, generalmente individuales, que habían conseguido algún registro minero durante los primeros años de la IIª Guerra Mundial, y que lo explotaban si lo consideraban rentable o lo alquilaban para la explotación irregular. Este pudo ser el caso de Otto Gertzen Boyé (dueño de la fábrica de salazón de Rande a partir de 1944), que entre los años 1940 y 1944 tuvo un concesión minera en Silleda a nombre de la empresa llamada Otto Gertzen, que se dedicaba a la explotación regular del volframio de dicha mina (CARMONA BADÍA, 2003). Es de suponer que el volframio que esta empresa recuperaba en su mina, así como lo que se extraía del Coto Wagner (San Miguel de las Viñas, León) (VÁZQUEZ, F. 2003) o lo de la mina del Freixo, sería exportado cara Alemania a través del puerto de Vigo, o más concretamente por el cargadero de mineral de Rande, que formaba parte de las instalaciones que los nazis tenían en la ría de Vigo (VÁZQUEZ, F. 2003). Desde 1941 hasta 1944, año en el que la crisis diplomática con Estados Unidos derivó en el cese de las exportaciones a Berlín, las minas gallegas proporcionaron el 30% del volframio que importaba Alemania. Finalmente, la derrota nazi y el aislamiento de la España franquista confluyeron en el cese de la exportación de minerales por el cargadero de Rande.

3.5. El Cargadero Coto Wagner

Reconocido como Cargadero de Canguelos en alguna documentación legal que se refiere a él para su protección, representa la salida al mar de una de las minas más productivas de la península Ibérica. En la década de los cincuenta el régimen franquista comenzó a abrirse al exterior, mientras que la producción industrial se recuperaba en Europa, de este modo, el puerto de Vigo vuelve a recuperar como una de sus actividades la exportación de mineral de hierro hacia Alemania e Inglaterra, como había sido habitual en décadas anteriores. Pero el re-inicio de la exportación se realiza desde las instalaciones portuarias en la ciudad de Vigo, donde se habilita una parte del Muelle de los Transatlánticos.

Los cotos Wagner y Vivaldi fueron descubiertos a mediados del siglo XX por el ingeniero vasco Julio Lazúrtegui, que soñó convertir el Bierzo en una nueva Vizcaya. Cuando comenzó a explotarse en 1952, el coto Wagner se convirtió en la mayor mina de hierro de la península Ibérica. Y supuso una revolución, con 500 trabajadores y un



ARPE

teleférico de dos mil metros que transportaba el mineral hasta la estación ferroviaria de San Miguel de las Dueñas. Desde allí, llegaba en tren a la ría de Vigo para su embarque hacia la gran industria siderúrgica de Alemania y el Reino Unido. Es en esta historia donde surge el monumental cargadero de Rande.

La empresa que devuelve dicha actividad al puerto de Vigo fue la “Minero Siderúrgica de Ponferrada”, que gestionaba el ya conocido Coto Wagner. Este yacimiento, del que antes se extrajo volframio, fue preparado a finales de los años cuarenta (Vega Crespo, J. 2003) y se comenzó a extraer mineral en el año 1954, el mismo año que envió el primero pedido a la empresa alemana Friedrich Krupp Hüttenwerke AG a través del puerto de Vigo, que en 1954 contrataba 120.000 toneladas de hierro. El muelle de los transatlánticos no era el lugar idóneo para la carga debido a las limitaciones que presentaba para el acceso de los buques, lo que hizo pensar en su traslado al Puerto Transversal, pero sus 9 metros de calado impedían que se pudiese atracar en él buques mayores de 13.000 toneladas. La historia del Coto cuenta con un limitado período productivo que se inicia en 1952 y finaliza en 1982 pero como resultado de su producción puede considerarse mítico dentro de la historia de la minería española (MENÉNDEZ SUÁREZ, C, 2014).



Imagen actual del Cargadero Coto Wagner



ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo

La relación entre el cargadero Coto Wagner, localizado en la Ría de Vigo y la mina de hierro coto Wagner, situada en el Bierzo, representa un "puente histórico" entre dos lugares del Estado, que permite entender mejor las interrelaciones entre los territorios. De hecho, en el museo del ferrocarril de Ponferrada existe una muestra de maquinaria y un documental en el que se exponen imágenes antiguas del cargadero Coto Wagner en la Ría de Vigo, como destino final del mineral extraído en las minas del Bierzo.

Entre los años 1955 y 1959 se exportaron desde el puerto de Vigo 1.631.380 toneladas de mineral de hierro, previniendo un volumen de exportación para el año 1960 de 1.800.000 toneladas, todo ello en aras de la coyuntura económica europea y las exportaciones realizadas en esos últimos años por Alemania e Inglaterra. Según las previsiones hechas por la empresa sería preciso contar con unas instalaciones que permitiesen condiciones de atraque para buques de 17.000/22.000 toneladas (ROMÁN LOSADA, A. 2008). Así, debido a las necesidades técnicas y a las perspectivas de crecimiento, la "Minero Siderúrgica de Ponferrada" le solicita a la Autoridad Portuaria de Vigo en 1960 una concesión en el estrecho de Rande para crear unas instalaciones de carga con capacidad de procesamiento de 2.000 toneladas por hora.

El proyecto fue elaborado por el ingeniero Eloy Fernández Valdés Rodríguez y contemplaba "una línea de atraque discontinua formada por tres plataformas unidas por un puente metálico sobre el que discurrirá una cinta transportadora. La plataforma va unida a la vez a tierra por otra estructura metálica de 2 vanos como apoyo intermedio". Las obras se desarrollaron con muchos contratiempos, algunos de ellos derivados de los conflictos de intereses entre los usos portuarios del cargadero y la entonces embrionaria industria bateera que se situaba en el lugar. Lo que llevó consigo la presentación de alegaciones por parte de algunos propietarios de mejilloneras por sentirse directamente afectados por la instalación del cargadero en el estrecho de Rande. Finalmente las obras, que se inician en 1960, no rematan hasta 1965, no siendo hasta julio de 1966 que la empresa presenta el escrito de finalización de las obras y pide la autorización para iniciar los servicios en Rande (ROMÁN LOSADA, A. 2008).

Los datos de exportación de hierro en el período 1966-1974, en el que permaneció activo el cargadero, muestran más de 3 millones de toneladas embarcadas, lo que hacía correctas las previsiones de la "Minero Siderúrgica de Ponferrada". Lo que no previeron fue la crisis energética mundial de los años setenta y la competencia de los otros países. Ante esta situación la empresa, ya en 1971, le pide a la Autoridad Portuaria la reducción de las tarifas de embarque, con el fin de aumentar su competitividad. Pero el agravamiento de la crisis y las dificultades para competir con otros mercados llevan al cese de la actividad del cargadero en el año 1974.



A nivel arquitectónico el cargadero Coto Wagner es un elemento muy singular por su gran tamaño y diseño. Además por su situación, en un punto que enfila el estrecho de Rande, podría convertirse en un excepcional mirador sobre la Ría de Vigo y la Ensenada de San Simón que permitiera admirar mejor el conjunto histórico-patrimonial de Rande e interpretarlo en su integridad.

A nivel cultural tendría un gran interés poder realizar visitas guiadas a un elemento patrimonial que atesora una privilegiada perspectiva visual y que facilita la interpretación histórica de todo el conjunto. Como ejemplo, las visitas podría entender mejor el desarrollo de la batalla de Rande, divisar los dos puntos donde se apostaban las fortalezas, ver dónde se hundieron los galeones que ahora forman un gran yacimiento arqueológico subacuático; pero al mismo tiempo y desde el mismo lugar el visitante también divisaría la fábrica del Alemán desde donde se produjo la evolución de la salazón hacia las conservas; vería las mejilloneras muy próximas y el barrio pescador de Rande como fondo, comprendiendo mejor la relación de la humanidad con el mar; siguiendo con el vistazo panorámica las visitas también compararían las dos grandes estructuras de extracción del mineral. Y por si fuera poco, desde el mismo cargadero podría admirar la más impactante visión del icono de la Ría de Vigo: el Puente de Rande, un ejemplo de ingeniería civil actual. Todo lo cual convertiría cualquier visita en una experiencia cultural de calidad.



Cargadero Coto Wagner, la visibilidad de la monumental estructura lo ha convertido en un icono representativo de Rande, reconocido en toda la comarca como perteneciente a la ría de Vigo y la Ensenada de San Simón



ARPE

4. APUNTES SOBRE EL PATRIMONIO NATURAL DE LA ENSENADA DE SAN SIMÓN

Por sí esto no había sido suficiente, el hito paisajístico que representa la Ensenada está además abalado por la existencia de un ecosistema natural de excepcional valor. Incluido dentro de la declaración de Red de Natura 2.000, por sus características naturales.

La Ensenada de San Simón es un Lugar de Interés Comunitario (LIC, código ES1140016)¹ que forma parte de la Red Natura 2000. La Comisión Europea aprobó su designación como LIC el 7 de diciembre de 2004 junto con el resto de las zonas de la región atlántica.



Imagen en el archipiélago de San Simón, puente del lazareto

Este LIC engloba un conjunto de hábitats naturales amenazados de desaparición en los territorios de los Estados miembros, cuya conservación supone una especial responsabilidad para la Comunidad según la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de

¹ Los LIC de Natura 2000 son en Galicia, desde el Decreto 37/2014, de 27 de marzo, 'Zonas de Especial Conservación' ZEC

mayo de 1992. Protege, especialmente por su peligro de extinción, un total de 18 hábitats, 24 especies de aves, 4 de mamíferos, 1 de anfibios y 1 de reptiles.

En Galicia se aprobó con anterioridad la Ley 9/2001, de 21 de Agosto, de conservación de la naturaleza (D.O.G. nº 171 de 4/9/2001. Pp 11.754-11.769) en la que se establecen las distintas categorías de espacios naturales protegidos; entre ellos se encuentra la Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN). Según el art. 16 de esta Ley se incluirían en esta categoría las zonas especiales de conservación que conformen la red Natura 2000, y que no posean otra figura de protección que las establecidas en la Ley, como es el caso de la Ensenada de San Simón.

Las ZEPVN, así como todas las zonas incluidas en la Red Gallega de Espacios Protegidos están protegidas por la Ley y toda la población y administraciones tienen el deber de respetarlos y conservarlos y el deber de reparar el daño que se les cause.

La designación como ZEPVN implica que en estas áreas se podrán seguir llevando a cabo de manera ordenada los usos y actividades tradicionales que no vulneren los valores protegidos. Para el resto de las actuaciones, incluyendo la de construcción, será precisa la autorización de la Consejería de Medio Ambiente.

Además se incluirá la delimitación de áreas de amortiguamiento de impactos (caso de los espacios terrestres que rodean Rande), que podrán tener carácter discontinuo y en las que se aplicarán medidas específicas.



ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo

5. VALORACIÓN DEL PATRIMONIO DE RANDE

Consideramos un error mayúsculo el posible desmantelamiento de la estructura del Cargadero Coto Wagner propuesta por parte de la Dirección del Puerto de Vigo, una decisión tomada desde una mala apreciación del valor cultural tanto individual como de conjunto que posee Rande y su entorno.

El discurso histórico asociado con los bienes culturales de Rande sufriría una fuerte merma, sin contar con los aspectos identitarios que poseen los diferentes inmuebles localizados en este lugar.

La trascendencia es tal que el Ayuntamiento de Redondela ya propuso en el pasado a la Xunta de Galicia la Declaración de BIC del Estrecho de Rande como Territorio Histórico. Una solicitud que se aprobó de forma unánime por el Pleno del ayuntamiento y que derivó en una resolución de la alcaldía de fecha 7 de febrero de 2013, aunque finalmente no se llegó a incoar el procedimiento de declaración de BIC.

A continuación mostraremos una serie de valoraciones que consideramos posee Rande de forma objetiva y objetivable, según dos vertientes descriptivas, en un primer lugar desde una perspectiva patrimonial y científica y en un segundo apartado desde su interés social y cultural.

5.1. Interés patrimonial y científico

Consideramos que tras lo expresado hasta este momento queda demostrado el interés histórico del Territorio Histórico de Rande. Pero es que cada actividad o publicación asociada con este lugar recibe una demanda de público absoluta.

Son innumerables las publicaciones y estudios que recibe este pequeño rincón de nuestra costa, tesis doctorales, artículos, investigaciones... Este hecho queda atestiguado por la gran afluencia de público que recibe todos los años en nuevo Centro de Interpretación instalado en la Fábrica del Alemán. Según las estadísticas del ayuntamiento, el MEIRANDE, que es como se conoce el centro, recibe una media de 1300 visitantes al mes (estadísticas de 2018, que lo hacen el centro más visitado después del Museo de Pontevedra de toda la provincia), aforo que se acentúa en las épocas estivales gracias al interés que dos cadenas de turoperadores marítimos tienen en la Ensenada, donde se han establecido dos líneas de visitas guiadas en barco a la Isla de San Simón, con parada en el MEIRANDE.



ARPE

El estado de los pecios nos es conocido a través de varias investigaciones recientes que han geolocalizado los diferentes elementos de forma absoluta. Esta vez alejadas del interés de los “buscadores de tesoros” y con objetivos científicos, para localizar y evaluar el estado de los buques hundidos, nos quedamos con las siguientes:

- Edelmiro Martínez y Fernando Navarrete, 1989, para realizar una película documental sobre los pecios para la TVG.
- Enrique Lechuga, 1991, apoyada por la Sociedad Estatal del V Centenario.
- Javier Luaces y Cristina Toscano, 1991, organizada por la DXPC, para escavar diferentes pecios.
- Miguel San Claudio, 2002, organizada por la DXPC, para delimitar las zonas arqueológicas.
- Javier Luaces, 2007, organizada por la DXPC, con la utilización de modernos sistemas de prospección subacuática, sobre todo destacamos el sonar de barrido lateral, con el que se obtuvieron imágenes buenas de los fondos.
- Javier Luaces, 2011, organizada por la DXPC, con la que se pretenden confirmar los resultados de las anteriores prospecciones.

No es menor el interés que recibe el Patrimonio Industrial del Estrecho de Rande, recientemente el TICCIH-España (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial) manifestó su apoyo a las acciones emprendidas por las asociaciones de Redondela para la salvaguarda de los bienes industriales de Rande sobre los que considera se cierne un peligro inminente de desaparición por diversas causas. Así quedó plasmado en las conclusiones extraídas durante el V Congreso de TICCIH-España organizado por esta asociación internacional en Ferrol en el año 2009.

Siguiendo al TICCIH, el Patrimonio Industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria; talleres; molinos; fábricas; minas y sitios para procesar y refinar; almacenes y depósitos; lugares donde se genera, se transmite y se usa energía; medios de transporte y todas sus infraestructuras; así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.

El Patrimonio Industrial abarcaría cualquier construcción o estructura fija o de otro tipo perteneciente especialmente al período de la Revolución Industrial que por sí sola o en conjunto, con instalaciones o equipamientos esenciales, muestre el nacimiento o desarrollo de procesos industriales o técnicos.



ARPE

Lo Industrial, abarca no solo inmuebles (fábricas, talleres, chimeneas...), incluiría también las vías de transporte y comunicación a través de las que llegaban las materias primas y se comercializaban los productos (puentes, ferrocarriles, estaciones...); las residencias y centros asociativos y asistenciales de los trabajadores (hospitales, sanatorios...); los servicios públicos (mercados, escuelas, iglesias...) y, en última instancia, los propios paisajes modificados por la actividad industrial.

Esta definición se cumple íntegramente en Rande, por las fábricas y cargaderos que jalonan su costa y por todas las vías de comunicación que la atraviesan y sin las cuales el pasado industrial de Vigo y su comarca nunca hubieran sido posibles.

5.1.1. Singularidad

Es una de las características más relevantes, tanto de forma individual como en conjunto, cada uno de los elementos de los que tratamos es singular y atractivo de manera independiente; pero gana mayor valor si lo consideramos como uno todo, con la fuerza que le da el conjunto, heterogéneo pero vinculado entre sí por el territorio acotado donde se encuentra. Con un pasado desarrollado entre la época moderna y la contemporánea.

El lugar resulta evocador de los escenarios relacionados con los hechos históricos, facilitando la posibilidad de trabajar modelos expositivos deudores de los presupuestos historicistas, donde la pedagogía histórica se centra en los hechos de los grandes personajes e instituciones. En este sentido, la Batalla de Rande representa uno de los hechos históricos más relevantes de Galicia, vinculado con la participación de las entonces mayores potencias industriales del mundo, Inglaterra, Francia, Holanda y España.

El hecho de que el Centro de Interpretación MEIRANDE esté situado en la Factoría del Alemán, al lado del mar resulta muy evocador del acontecimiento histórico, cuanto más cuando los restos conservados bajo el mar resultan invisibles al visitante.

De este modo, el lugar, contribuye a crear un espacio expositivo interactivo, que sumerge al visitante en el momento histórico de la batalla, viendo directamente los lugares donde desembarcaron las tropas, los castillos, el mar...

Los cargaderos de mineral de Rande representan la historia moderna de la ciudad de Vigo, la evolución del desarrollo portuario y la implantación de un modelo económico representativo de todas las rías bajas gallegas.



ARPE

Con respecto al Cargadero Coto Wagner, a nivel arquitectónico el cargadero de mineral destaca por su monumentalidad, debido a su grano tamaño y diseño. Es el más visible de todos los elementos que componen el conjunto, y por este motivo el más reconocido por parte de la ciudadanía.

Además por su ubicación, en un punto que enfila el estrecho de Rande, el cargadero podría convertirse en un excepcional mirador sobre la Ría de Vigo y la Ensenada de San Simón que permitiera admirar mejor el conjunto histórico-patrimonial de Rande e interpretarlo de forma integral.

A nivel cultural tendría un gran interés poder realizar visitas guiadas a un elemento patrimonial que atesora una privilegiada perspectiva visual y que facilita la interpretación histórica de todo el conjunto. Como por ejemplo, el visitante podría entender mejor el desarrollo de la batalla de Rande, divisar los dos puntos donde se apostaban las fortalezas, ver dónde se hundieron los galeones que ahora forman un gran yacimiento arqueológico subacuático.

Pero el mismo tiempo y desde lo mismo lugar el visitante también divisaría la fábrica del Alemán desde donde se produjo la evolución de la salazón hacia las conservas; vería las mejilloneras muy próximas y el barrio pescador de Rande como fondo, comprendiendo mejor la relación del ser humano con el mar; siguiendo con la vista panorámica las visitas también podrían comparar las dos grandes estructuras de extracción del mineral. Y por si fuera poco, desde el mismo cargadero podrían admirar la más impactante visión del icono de la Ría de Vigo: el Puente de Rande, un ejemplo de ingeniería civil actual. Todo lo cual convertiría cualquier visita en una experiencia cultural de calidad.

5.1.2. Conservación

Los bienes que se encuentran en Rande poseen un estado de conservación bastante bueno, si se observan en relación al estado de abandono al que hasta el momento estuvieron avocados.

Ya se comentó que el castillo fue objeto de una reciente excavación arqueológica y consolidación, presentando en este momento un estado óptimo para las visitas a falta de su musealización y de un trabajo permanente de mantenimiento.

La Fábrica del Alemán, donde se haya el MEIRANDE, fue objeto de una moderna rehabilitación arquitectónica con fondos FEADER en el año 2013, permaneciendo



abierto al público en centro de interpretación sobre la Batalla y el Patrimonio Cultural de tipo Industrial de Rande.

El cargadero cantiléver conserva su estructura en tierra, desmontado el brazo metálico que se adentraba en el mar hacia el estrecho. Permanece en terrenos privados y es periódicamente rozada la vegetación que lo invade de forma puntual.

Con respecto al cargadero Coto Wagner, es evidente que precisa de una labor de conservación y consolidación, el hecho de permanecer tantos años sin ninguna intervención preventiva por parte de la propiedad lo avoca a la ruina. Pero su aspecto actual dista mucho de este estado en la actualidad.

La ubicación sobre y junto al mar hace que cada una de estas estructuras sufran los envites de temporales y la acción del salitre de forma acusada por lo que la redacción de un plan preventivo se hace perentoria para la procura de su conservación y su permanencia en el tiempo para las generaciones futuras.

5.1.3. Relación entre los bienes culturales objeto de valoración y otros encontrados en las inmediaciones

Somos conscientes de la singularidad de cada uno de los bienes por separado encontrados en el lugar de Rande, pero como quedó demostrado también lo son de forma conjunta y asociada con otros bienes encontrados en el área geográfica de la Ensenada de San Simón.

Con respecto al Castillo de Rande, existen fortalezas semejantes a este baluarte en la provincia, pero ninguna tan cerca y relacionada con el lugar y el desarrollo de los hechos de una Batalla tan relevante como la de Rande. Como comentamos se trata de una construcción adaptada a la ingeniería militar de época moderna, semejante a otras fortalezas y castillos de esta época del entorno, las más alejadas de Vilanova de Cerveira o Valença del Miño, en Portugal, o las más cercanas de Goián y, ya en la ría de Vigo, el Castillo de San Sebastián en Vigo, o la Fortaleza de Ubeiras en Vilaboa, en el otro lado de la Ensenada, por citar algunos ejemplos.

Por otra parte, tenemos en cuenta las demandas de los diferentes colectivos y asociaciones relacionadas con el patrimonio de tipo industrial.

La proliferación de empresas y la industrialización creó, lo que en los últimos años fue dado en llamar, por los arqueólogos industriales y demás expertos en historia contemporánea, “Paisajes Industriales” o “Paisajes Culturales”, entendiéndose por estos, los paisajes nuevos surgidos como fruto de las transformaciones provocadas por la



industrialización. Este proceso de industrialización, y todas las construcciones que trae parejas, alteraron de manera drástica el paisaje de muchos contornos (países enteros a partir de la revolución industrial), de este modo se crearon paisajes nuevos vinculados, en la mayor parte de los casos, al trabajo colectivo de las personas que habitan en el espacio inmediato. Este proceso de creación de nuevos paisajes industriales, va parejo a cambios considerables en la propia sociedad, mediatizando sus relaciones personales, y sobre todo su manera de interpretar y desarrollarse en medio en el que habitan. El paso del tiempo, y la observación de estos cambios con más perspectiva, produce que la percepción de estos restos materiales y fabriles, fruto de la industrialización, se vean como elementos integrantes del propio patrimonio cultural, testigos del proceso económico general que transformó la humanidad y la sociedad donde se ven inmersas.

En un reciente estudio realizado para la potenciación turística de la Ensenada de San Simón (Proyecto Marisma, actuaciones de mejora ambiental y regeneración integral de la marisma” (Redondela, Pontevedra) Actuación 3.2. “Estudio de Potenciación Turística en la Ensenada de San Simón”, dirigido por Xurtxo Constela en el año 2010, sus datos se pueden consultar en: <http://www.acitania.com/enseadasansimon/>) se documentaron hasta 69 elementos de interés cultural, en 25 km lineales de costa.

Como resultado, el caso de la Ensenada de San Simón y el Estrecho de Rande pueden resultar paradigmáticos del hecho de la creación de paisajes culturales industriales. En primer lugar por la abundancia de inmuebles asociados a actividades de tipo industrial en sus costas:

- a) Las Salinas de Ulló-Vilaboa
- b) La Fábrica del Alemán
- c) La Fábrica de salazón de la Regasenda
- d) La Fábrica de Conservas JOB
- y) Conservas Sueiro
- f) Las numerosas instalaciones portuarias de la Ensenada
- g) Los cargadeiros de Mineral de Rande
- h) Las barras del Alvedosa
- i) Los casetos pescadores en la Playa de Cesantes.
- j) Las tejeras de Monte de la Telleira, Cesantes
- k) Los astilleros de ribera de Vilaboa
- l) El horno de cocer de cal de Vilaboa
- ll) (...)

En segundo lugar por las vías de paso que atraviesan sus parroquias y sus ramales que bajan hacia la costa:



- a) Líneas de ferrocarriles de Vigo.
- b) Carretera Vigo-Pontevedra, nacional 550.
- c) Autopista AP9, con el Puente de Rande.
- d) Vías de transporte marítimo.

Todos estos elementos crean el paisaje y hacen que la población que habita en la Ensenada se tenga que adaptar y acostumbrarse las nuevas relaciones con el medio.

La historia y la evolución de estos inmuebles va pareja a la historia contemporánea de la comarca, del Municipio y del país en general (hecho que queda ejemplarizado por el abastecimiento de los submarinos alemanes durante la segunda guerra mundial en la “Fabrica del Alemán” y su sistema de parapeto mediante barcos pesqueros de la zona...).

En la mayor parte de los casos el crecimiento industrial se realizó de manera desorganizada, lo que provocó que los propios habitantes de la comarca sufrieran las consecuencias de un urbanismo loco y acelerado. Resulta necesaria para los Ayuntamientos que bañan la Ensenada de San Simón la valorización de su patrimonio (tanto natural como cultural) para la humanización de sus parroquias.

Además, el Coto Wagner, sito en el Bierzo, comenzó a explotarse en 1952 y se convirtió en la mayor mina de hierro de la península Ibérica. Y supuso una revolución, con 500 trabajadores y un teleférico de dos mil metros que transportaba el mineral incluso a la estación ferroviaria de San Miguel de las Dueñas. La historia del Coto cuenta con un limitado período productivo que se inicia en 1952 y finaliza en 1982 pero la resultados de su producción puede considerarse mítico dentro de la historia de la minería española.

En el museo del ferrocarril de Ponferrada se muestran grabaciones históricas de trenes volcando el mineral extraído en las minas del Bierzo en el cargadero de Rande, ya que la empresa “Minero Siderúrgica de Ponferrada”, es la que gestionaba el cargadero Coto Wagner.

Por lo que derribar este cargadero sería eliminar de nuestro patrimonio un elemento que hace de puente histórica entre distintas comunidades.



5.2. Interés socio-cultural

Comentamos en este apartado las cualidades que le confieren un interés bajo el punto del atractivo turístico y socio cultural de cara a su puesta en valor posterior.

Contamos con innumerables restos conservados: Asociados con la historia reciente de Redondela y con la Batalla de Rande en un espacio muy reducido; y situados en un contorno ideal para desarrollar rutas culturales exteriores al edificio del MEIRANDE.

Existe un proyecto de desarrollar en el lugar un parque etnoarqueológico, una senda que atravesase el barrio por la costa, aprovechando el dominio público terrestre que marca la ley de Costas, y que llegue a cada uno de los elementos en cuestión. Cada uno de ellos musealizado siguiendo un discurso científico y una imagen comunes.

Queda demostrado el atractivo cultural del lugar. Sobre todo por su temática, relacionada con el hecho de la Batalla y de todos los acontecimientos que la rodearon, llenos de un halo de leyenda y trascendencia histórica: desembarco del oro y la plata de las Indias; personajes involucrados; batalla; saqueo de Redondela; busca posterior del tesoro... Y en el extremo opuesto la historia de los nazis en la ría de Vigo el tráfico de wólfram durante la IIª Guerra Mundial y la creación de los espacios industriales asociados con el surgir de puerto y la comarca.

En esta tesitura cada uno de los bienes se hace imprescindible, tanto el contorno como la misma fortaleza, la Factoría del Alemán, los muelles de descarga de mineral, las vías y puentes de paso del tren, el Puente de Rande (con una impresionante vista en perspectiva desde sus pies).

Recientemente durante sus obras de reforma, las personas redactoras de este informe pudimos acceder al puente para fotografiar la fortaleza y el entorno. Lo primero que trascendió de la visita, guiada por uno de los trabajadores de la empresa concesionaria de las obras, fue la potencialidad cultural y el interés que suscita una obra de ingeniería de estas características, un puente colgante que fue en su momento uno de los puentes colgantes más grandes del mundo. Seguramente, de estar situado en un país anglosajón estaría acondicionada una pasarela para el acceso de público, abierto a las visitas guiadas, seguro agotarían las plazas.

La vista desde la plataforma del puente acrecienta esa percepción como conjunto paisajístico de Rande, un bloque uniforme a lo largo de la costa sur del estrecho de Rande.



ARPE

Además, la localización, en un acceso a Vigo, paso obligado a medio camino entre Vigo y Redondela. Con una buena señalización no sería difícil acceder al barrio, generando un discurso abierto a todos los tipos de público.

Con una característica más, la facilidad de explicación que las estructuras, una vez restauradas y rehabilitadas, pueden aportar a su musealización. El Cargadero de Coto Wagner, preparado expreso para la musealización, provocará que la credibilidad del objeto patrimonial sea enorme y facilitará su utilización como centro de interpretación integrado en el parque etnoarqueológico. Acentuado este hecho, por la propia interactividad del contorno donde se encuentra, de nuevo, por ser el lugar donde tuvieron lugar los hechos históricos.

El carácter del sitio elegido es altamente evocador para los temas objeto de tratamiento, teniendo además la posibilidad de diseñar montajes que traigan a la mente del visitante representaciones de diferentes escenas históricas relacionadas con los hechos ocurridos, y como influyó este espacio geográfico en el proceso de la historia española.

Las personas que habitan los barrios de Rande y Cabañas en Redondela, lugar donde se sitúa toda este complejo paisaje, presenciaban (lo podríamos poner en presente) como su patrimonio y su identidad desaparecían con el paso del tiempo; elementos emblemáticos y representativos de toda una época como la Fábrica del Alemán, un lugar de referencia donde trabajaron las mujeres y hombres de la comarca iban deteriorándose como viejos dinosaurios de otras épocas. Esta percepción se frenó con la creación del MEIRANDE y la reciente actuación sobre el Castillo, pero aún persiste en el caso de los demás elementos que conforman el conjunto, desde los pecios hasta el cargadero Coto Wagner.

Asimismo, es por todo el mundo conocido, que la ría de Vigo (sobre todo en la margen sur) posee pocos rincones aún sin asfaltar o rellenar, por lo que todo este patrimonio tiene una constante amenaza de derribo y agresión por parte de los gestores de la economía portuaria de Vigo. Podríamos enumerar, entre otros, el Plan Petra, un ya obsoleto Plan de Gestión del Puerto que preveía rellenos en la zona; o el convenio firmado entre la empresa Tranvías de Vigo y el Ayuntamiento de Redondela, también obsoleto, para rellenar gran parte del estrecho y reconvertirlo en un espacio industrial; la creación de una cementera que no llegó a realizarse por el rechazo vecinal; la creación de una base de contenedores con más de 15.000 m² hormigonados delante del cargadero Cotto Wagner, que aún es deseo por parte de la APV; o la ampliación del Puente de Rande que afectó entre otros a los restos que quedan de la Fortaleza de Rande, por poner unos ejemplos.



En contraste con esto existen colectivos sociales, culturales y ecologistas que luchan día a día por la restauración cultural y natural de estos espacios y reivindican la recuperación de la costa para la ciudadanía. Entre estos colectivos se encuentra la Asociación Deportiva y Cultural de Rande (ADCRande). Esta Asociación, consciente de la trascendencia de los hechos acontecidos en su barrio y de sus posibilidades de proyección social y didáctica, en un lugar idóneo para una estrategia de proyección exterior del barrio y de la ciudad, fue promotora desde el año 2003 del Proyecto MEIRANDE, mediante el que se creó un Centro de Interpretación sobre la Batalla de Rande en la Fábrica del Alemán (CONSTELA DOCE, X. (2013 y 2014). Después de muchos años de trabajo y esfuerzos el Centro de Interpretación es ya una realidad, y la asociación, cumpliendo con el objetivo de cohesión social del centro, tiene un local social en el Museo, organiza numerosas actividades asociadas con el lugar (celebración de exposiciones, samaín, hogueras de San Juan, conciertos...). Entre otras actividades lleva organizando una fiesta de Conmemoración de la Batalla de Rande desde el año 2013, con un éxito de público sorprendente, que congregó en el año 2017 a más de 5.000 personas. En la línea de fiestas de época con representaciones teatralizadas de la Batalla de Rande, puestos de comida y artesanía, exposiciones y exhibiciones muy variadas desde actividades tradicionales hasta esgrima histórico.

No podía ser de otra manera, las personas que habitan en Rande son conocedoras de su participación en la historia de la Ensenada. De hecho la mayoría de las mujeres que trabajaban en la fábrica del alemán siguen vivas para contarnos su experiencia y evocar su pasado. Además existe un fuerte arraigo antropológico asociado con la Batalla de Rande y sobre todo por la búsqueda de su tesoro, no en vano la búsqueda abarcó también los años centrales del siglo XX, y muchos de los vecinos y vecinas de Rande recuerdan perfectamente al belga Robert Stenuit o al americano John Potter en sus andanzas por Rande.

Se consideraba que el trabajo de antropología sobre la Batalla o los pecios no estaba hecho; estábamos equivocados, cuando Potter llegó a la ensenada lo primero que hizo fue una investigación exhaustiva entre la gente del mar de Redondela que le indicaron donde estaban todos los pecios, cada uno con un nombre tradicional, el Espicho, El Tambor, Comandante, Buceta, etc. Por supuesto, los pescadores de la Ensenada conocían bien el lugar donde se enganchaban las redes o aparecían nutridos bancos de pescado, eran conocidos con el genérico nombre de “embarrados”.

Como explicábamos todos estos hechos históricos tuvieron lugar en Rande, en el estrecho que le da nombre a la Batalla. Y aún perduran en el inconsciente colectivo las leyendas del eco de las levas forzosas que se hicieron en la parroquia para defender la flota; el saqueo completo de la villa de Redondela; o incluso la requisita de carros y bueyes para transportar la plata hacia Castilla.



5.2.1. Grado de protección legal

La existencia del patrimonio industrial es un hecho reconocido por la administración cultural de Galicia, como queda reflejado, y valorado, dentro de la Ley de Patrimonio Cultural gallega, **Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia**, que lo considera patrimonio arquitectónico.

Según el Artículo 88. Contenido del patrimonio arquitectónico:

“1. A los efectos de lo establecido (...) se presume que concurre un significativo valor arquitectónico, para su inclusión en este capítulo, en los siguientes bienes:

f) Los inmuebles y construcciones propios de las obras públicas y la ingeniería histórica que aparecen integrados de forma armónica en el territorio formando parte de las ciudades, de los núcleos urbanos o rurales tradicionales y de las franjas territoriales que transformaron, ayudaron a construir y caracterizan culturalmente. Forman parte de la ingeniería histórica los puentes, los túneles, las estaciones y los edificios ferroviarios, las presas, los canales y los abastecimientos, los faros y los muelles, las infraestructuras y los edificios portuarios, y otras construcciones que posean una significativa dimensión paisajística, urbana, territorial, técnica y arquitectónica y que hayan sido construidos antes de 1901

2. Las presunciones establecidas en el apartado anterior pueden ser objeto de revisión en función de la situación y características del bien. Del mismo modo, podrá reconocérseles un significativo valor arquitectónico a los bienes construidos con posterioridad a las fechas señaladas en el apartado anterior, siempre que así se determine después de un estudio pormenorizado.”

Esto último del punto 2 es lo que ocurre con el caso del Cargadero Coto Wagner, que a pesar de ser posterior su construcción al año indicado de 1901, por su singularidad y sus características se ha incluido en el catálogo de elementos para conservar por parte de la Xunta de Galicia.

Forma parte del catálogo del Plan Básico Autonómico, con la clave identificativa 51795, “Cargadoiro de Coto Wagner”, Cedeira, Pontevedra, por tratarse de un cargadero con un valor histórico merecido que gana potencialidad dentro del conjunto y resulta imprescindible para conocer nuestra historia reciente.

El hecho de que todo este espacio esté incluido además en la **Red Natura 2000 de la Ensenada de San Simón** implica la acción de otras administraciones sobre la decisión a



tomar con respecto al cargadero, ya que su desmontaje implicaría una obra dentro de la Red Natura, protegida por Medio Ambiente.

Por otro lado, es preciso tener en cuenta la **Estrategia Estatal de Infraestructura Verde**, ya que tanto el patrimonio inmueble de Rande, como el L.I.C. Ensenada de San Simón, proporcionan numerosos servicios ecosistémicos y culturales.

La Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, estableció la obligación de elaborar la Estrategia Estatal de Infraestructura Verde² (I.V.), de la Conectividad y Restauración Ecológicas. Esta estrategia “tendrá por objetivo marcar las directrices para la identificación y conservación de los elementos del territorio que componen la infraestructura verde del territorio español, terrestre y marino, y para que la planificación territorial y sectorial que realicen las Administraciones públicas permita y asegure la conectividad ecológica y la funcionalidad de los ecosistemas, la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático, la desfragmentación de áreas estratégicas para la conectividad y la restauración de ecosistemas degradados”.

La Estrategia de I.V. busca lograr que los espacios naturales y seminaturales ofrezcan la mayor cantidad de servicios ecosistémicos a la sociedad, proporcionando beneficios ecológicos, económicos y sociales.

Los Lugares de Interés Comunitario (LIC), como la Ensenada de San Simón que incluye el estrecho de Rande, son las llamadas "zonas núcleo". Pero incluso los lugares próximos a estas zonas, calificadas como "áreas multifuncionales"³, deben proveer también el mayor número de servicios ecosistémicos posibles. Entre estos servicios

² Estrategia Estatal de Infraestructura Verde, bases científico técnicas:

https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/basescientifico-tecnicaeeivcre_tcm30-479558.pdf (consultado en mayo del 2020)

y un Borrador:

https://www.miteco.gob.es/images/es/borradoreivcre_infopublica_tcm30-497133.PDF (consultado en mayo del 2020)

- Referencia a la Estrategia Infraestructura Verde de Galicia:

Web: [https://cmatv.xunta.gal/seccion-](https://cmatv.xunta.gal/seccion-organizacion/c/CMAOT_Instituto_Estudios_Territorio?content=Direccion_Xeral_Sostibilidade_Paisaxe/Estratexia_Verde/seccion.html&std=Estratexia_Verde.html)

[organizacion/c/CMAOT_Instituto_Estudios_Territorio?content=Direccion_Xeral_Sostibilidade_Paisaxe/Estratexia_Verde/seccion.html&std=Estratexia_Verde.html](https://cmatv.xunta.gal/seccion-organizacion/c/CMAOT_Instituto_Estudios_Territorio?content=Direccion_Xeral_Sostibilidade_Paisaxe/Estratexia_Verde/seccion.html&std=Estratexia_Verde.html) (consultado en mayo del 2020)

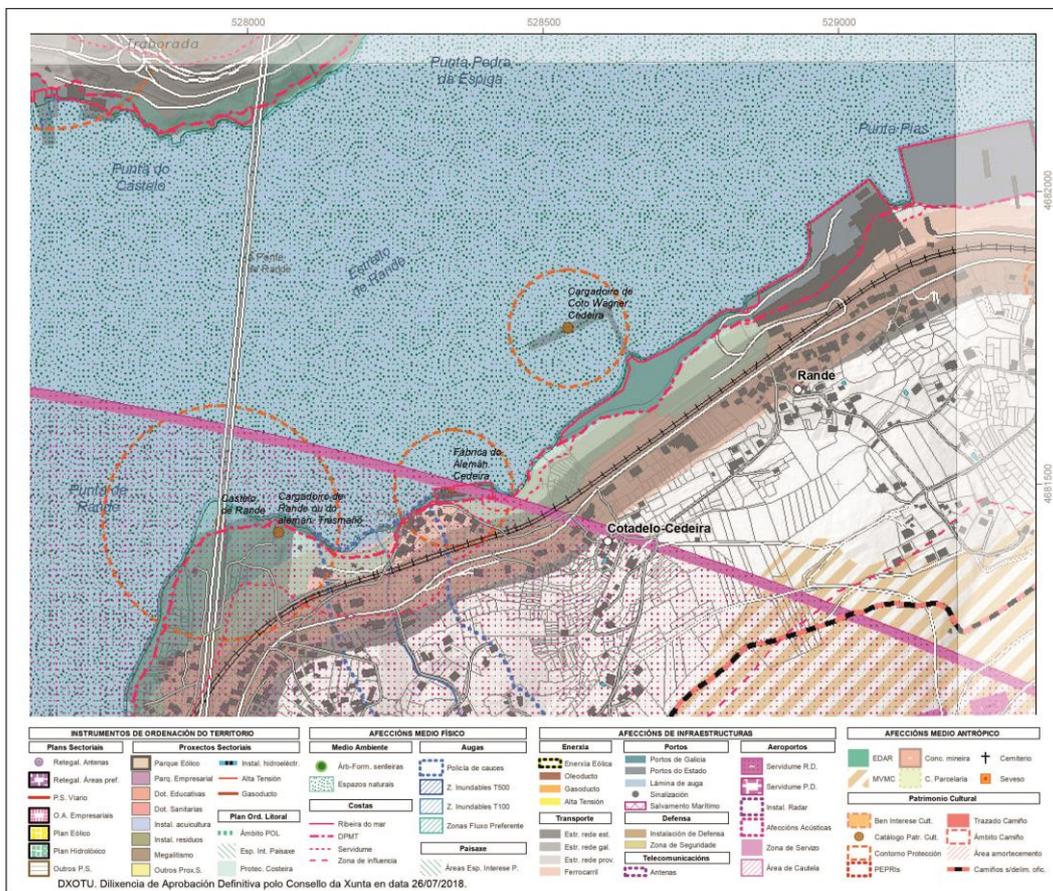
³ Esta figura es específica de la Estrategia Galega. Dado que aún no está publicada dicha Estrategia Galega, podemos citar el artículo de *LaboraTe* que trabajó en la cartografía de Servicios Ecosistémicos. No artículo, mencionase extensivamente o concepto de área multifuncional. Esta é a referencia completa: GARCÍA, A. M., SANTÉ, I., LOUREIRO, X., & MIRANDA, D. (2020). *Green infrastructure spatial planning considering ecosystem services assessment and trade-off analysis. Application at landscape scale in Galicia region (NW Spain)*. *Ecosystem Services*, 43, 101115. <https://doi.org/10.1016/j.ecoser.2020.101115> (consultado en mayo del 2020).



estaría: la conservación de la biodiversidad, la recuperación de la conectividad ecológica, el disfrute de espacios de ocio y esparcimiento para la población, así como los usos turísticos asociados al patrimonio natural y cultural. Es decir, los usos industriales, o cualquier otro, no pueden excluir o limitar que un lugar pueda generar tales servicios ecosistémicos.

Los diversos inmuebles del patrimonio industrial de Rande están asentados sobre el propio LIC o bien en su entorno inmediato. Concretamente el cargadero Coto Wagner está pilotado sobre la lámina de agua del LIC y la explanada de Duchess por la que tiene acceso es una zona, que según la Estrategia de I.V., debería funcionar como verdadera "área multifuncional".

Existe una relación directa entre el cargadero de mineral y la calificación del lugar como "itinerario paisajístico" por parte del Plan Básico Autonómico (figura básica de planeamiento urbanístico de Galicia), de hecho todos los terrenos lindantes están calificados como pertenecientes al Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT).

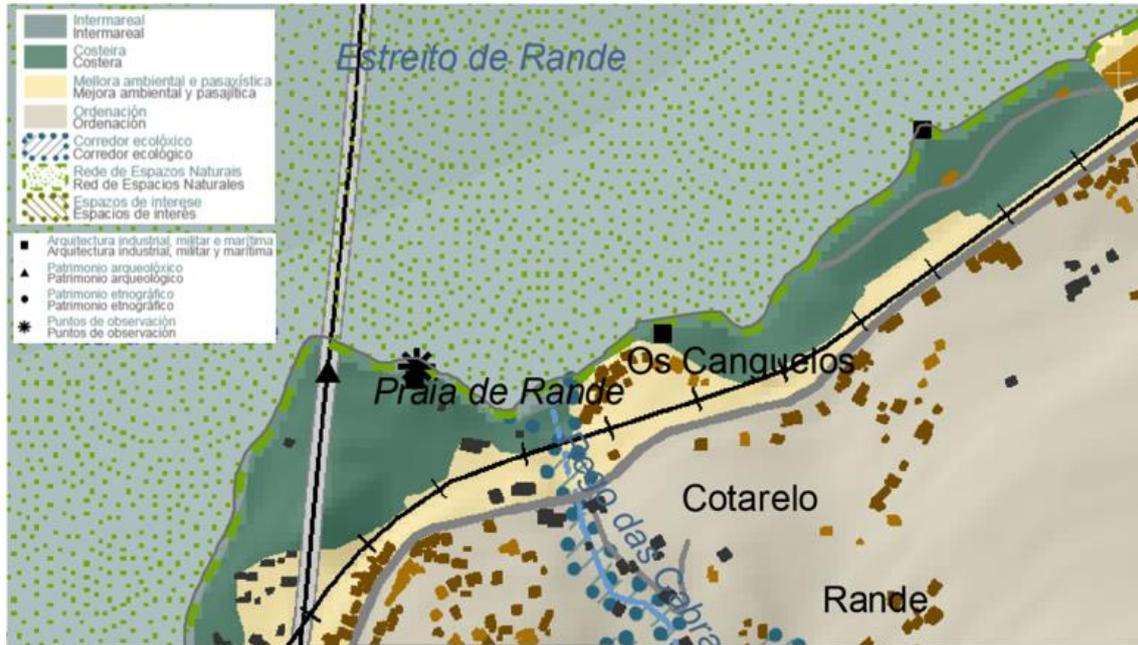


Detalle de Rande representado en el Plano 223, hoja 0223A-0503, del Plan Básico Autonómico de la Xunta de Galicia



ARPE

Además el **Plan de Ordenación del Litoral (P.O.L.)** de la Xunta de Galicia establece para la zona la figura de "Protección Costera" y refleja el cargadero Coto Wagner como patrimonio industrial.



Representación de Rande en el Plan de Ordenamiento del Litoral

Como criterio general el artículo 21 asume como "iniciativa estratégica de la ordenación del litoral la protección, conservación, mejora y valorización del patrimonio cultural costero de Galicia". El mismo artículo también establece que "se fomentará la recuperación y rehabilitación, según corresponda, de los elementos o espacios de valor cultural recogidos por el presente plan".

El artículo 35 establece unos principios específicos y más rigurosos para los elementos situados dentro del margen de protección costera, señalando que se define una "superficie continua a lo largo de toda la costa para salvaguardar aquellos valores identitarios y característicos desde el punto de vista geomorfológico, ecológico y paisajístico".

Además de esto, en el P.O.L. se establece la obligación de que un Plan Especial concrete un itinerario peatonal a lo largo de la costa, que denomina "Senda de los Faros". Esta senda definida como estratégica transcurre por la zona de Rande y tiene los siguientes objetivos:



ARPE

- Integrar Galicia en el proyecto de la Senda Europea GRE-9, "Cornisa Atlántica", que propone unir con un recorrido peatonal toda la costa desde San Petersburgo hasta Lisboa.
- Dar alternativas al litoral, mediante la oferta de usos como el senderismo o la bici, generando más opciones turísticas que la playa; equilibrando así el uso de este territorio al ser actividades que se pueden desenvolver a lo largo de todo el año y con condiciones climáticas diversas.
- Generar un recurso económico sostenible mediante una estructura territorial "blanda".
- Dotar la senda de elementos que posibiliten su función didáctica y fortalecer el conocimiento del litoral como elemento territorial y cultural.

El Cargadero Coto Wagner es un elemento de gran atractivo que ayudaría de forma importante a los citados objetivos de desestacionalizar el turismo en Galicia y generar recursos económicos sostenibles.

Por el contrario, el derribo del cargadero y el uso industrial de la explanada de Duchess (que es el objetivo principal de la APV) eliminarían la posibilidad de llevar a cabo la "Senda de los Faros", que es considerada estratégica por el POL.

En el Informe de Sostenibilidad Ambiental que se incluye en la Memoria del POL, se señala que *"es imprescindible identificar, los elementos y trazos identitarios de cada paisaje. En este sentido, todos los elementos estratégicos del territorio deben ser considerados. Desde las geoformas, a los distintos usos del suelo, pasando por los elementos de patrimonio cultural, los asentamientos, las infraestructuras y los equipamientos"*.

El actual borrador del **Plan General de Ordenación Municipal de Redondela** (pendiente de aprobación) está en sintonía con el POL y califica como objetivo estratégico el recuperar la movilidad y la conectividad ecológica en la zona donde está ubicado el cargadero. Concretamente se señalan como objetivos:

La "restauración ambiental del litoral costero" y que este se convierta en un "verdadero corredor y nexo de unión entre los distintos núcleos principales de Redondela".

Es importante señalar que Chapela, la parroquia situada al suroeste de Rande, es el segundo núcleo con más habitantes del Ayuntamiento, después del centro de la Villa. Pero la comunicación peatonal y ciclista es muy precaria al existir solo una carretera nacional muy transitada. Por ello es esencial restaurar la movilidad por la costa.



Se señala en la cartografía del borrador del PGOM una senda costera, que pasa por la explanada de Duchess, justo delante del cargadero Coto Wagner, y que califica de "gran conector territorial de movilidad peatonal". También en esta propuesta de PGOM resalta que: *"elementos a mencionar por su importancia e hito visual son el Cargadero de Canguelos (cargadero Coto Wagner es su nombre más común) que se refleja en la protección patrimonial"*.

Conservar el patrimonio cultural es importante en cualquier lugar, pero la citada normativa evidencia que esto es especialmente relevante en aquellas zonas que han sufrido un crecimiento desordenado. Por ello es imprescindible mantener esas joyas esparcidas, como el cargadero Coto Wagner y su entorno, para que los paisajes no pierdan su identidad y personalidad.

En el artículo 6 de la **Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia**, las actuaciones de las administraciones públicas en materia de paisaje deben atender, como mínimo, a los siguientes fines:

"6.1. La protección del paisaje: entendida como todas aquellas acciones que tengan como fin la preservación y conservación de los elementos más significativos y característicos de un paisaje, justificados por su valor patrimonial como resultante de su configuración natural o de la intervención humana sobre el medio".

Por tanto, a la hora de autorizar o no un derribo de un elemento tan "significativo y característico" como el cargadero, las actuaciones de las administraciones deben atender a la protección del paisaje.

En el **Convenio Europeo del Paisaje (CEP)**, el concepto de gestión de los paisajes es entendido como "las acciones encaminadas, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, para garantizar el mantenimiento regular de un paisaje, con el fin de guiar e armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales, económicos y ambientales".

Tanto en el CEP como en la Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia, se define el paisaje como "cualquier parte del territorio, tal y como es percibido por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de los factores naturales y humanos y de sus interrelaciones".

En la Convenio Europeo del Paisaje y en la referida ley de protección del paisaje se insta a que las administraciones establezcan los adecuados mecanismos de participación social en la toma de decisiones y en la definición de las políticas de



paisaje. La **demolición del cargadero supondría la merma de este paisaje cultural** tan atractivo por su diversidad de elementos.

Por todo ello procede que sea atendido el clamor social para evitar el derribo del cargadero Cotto Wagner. A día de hoy la vecindad de Rande y comarca se sienten identificados con su patrimonio y con los proyectos culturales, participando activamente en ellos. El apoyo social y político unánime sobre el Parque Etnoarqueológico pone de manifiesto la necesidad de la potenciación cultural del lugar para dar alternativas de desarrollo sostenible y crear puestos de trabajo locales vinculados a un turismo cultural de calidad.

5.2.2. Monumentalidad

Cada uno de los elementos por separado tienen unas características monumentales. La definición de la academia de monumento le confiere diferentes características básicas. Monumento: del latín *monumentum*, recuerdo, erección conmemorativa, ofrenda votiva... Como monumento entendemos también cualquier construcción que tenga un valor artístico, arqueológico e histórico, pero también a grandiosidad y espectacularidad, si tenemos en cuenta ya cualidades valoradas bajo el punto de vista socio-cultural.

No cabe ninguna duda sobre el carácter de monumentos que tienen todos los elementos bajo el punto de vista de la historia y la evocación arqueológica, pero todos ellos tienen también un carácter constructivo de grandiosidad (monumentalidad) por sus dimensiones, que podrían llamar la atención del público más entendido y aficionado.

Puente de Rande, Castillo, Yacimiento de Pecios de la Batalla, Fábrica del Alemán, Cargadero del Alemán, cargadero Coto Wagner, puentes del ferrocarril, bateas, casas marineras... Todos ellos son bienes arquitectónicos, arqueológicos e industriales que ocupan un espacio considerable y muchos de ellos fruto de la ingeniería industrial de la época que los creó, como en el caso del Coto Wagner con estructuras muy visibles desde diferentes puntos de la ría, reconocibles y características de una época determinada.

En la Ficha de la Unidad Paisajística de Rande del Plan de Ordenación del Litoral de la Xunta de Galicia, en el punto denominado "Evaluación y valoración del paisaje", se señala que la zona de Rande tiene un "alto potencial de puntos de observación", y que entre los más "significativos" está el "Cargadero de Canguelos".



ARPE

5.2.3. Lexibilidad y capacidad discursiva

El cargadero es parte integrante de los elementos que conforman un paisaje cultural muy peculiar y un Territorio histórico.

Rande tiene un gran interés cultural ya que en un ámbito geográfico reducido aglutina diversos elementos patrimoniales con mucha importancia histórica, arqueológica, etnológica, arquitectónica e industrial que forman un conjunto realmente singular.

Todos los bienes forman parte de un conjunto unitario, considerado como “paisaje cultural”, “paisaje histórico” o “territorio Histórico”.

En el paisaje de Rande puede articularse un discurso histórico continuado, desde la construcción del Castillo en el entorno de finales del siglo XVI hasta mediados del siglo XX cuando se construyó el Cargadero Coto Wagner, alrededor de los bienes inmuebles que guarda a lo largo de su costa y hundidos en su mar.

La conexión visual que existe entre estos elementos de nuestro patrimonio facilita la explicación de las interrelaciones históricas, la interpretación del lugar y de sus valores por parte de las visitas. Un ejemplo de este *continuum* histórico lo podemos observar en la llegada de los fomentadores catalanes a las rías Bajas y la relación que esto tiene con la finalización y la derrota de Cataluña durante la guerra civil que supuso la Guerra de Sucesión Española, marco en el que se desarrolló la Batalla de Rande. La asimilación de Cataluña en Castilla permitirá que los fomentadores catalanes vengan a Galicia a explotar su sardina.

La destrucción del cargadero de Coto Wagner rompería la referida integridad y la visión de conjunto. El cargadero funciona como cierre de un ciclo histórico de la extracción del mineral, por lo que su conservación es fundamental para interpretar este paisaje cultural.

El discurso histórico continuado entre el siglo XVI y el XX tiene un fuerte valor como recurso educativo cultural y cuenta con un potencial turístico impresionante. Sin olvidar que, estos elementos, están asentados sobre un magnífico telón de fondo: el patrimonio natural que confiere el Lugar de Interés Comunitaria (LIC) de la Ensenada de San Simón.

La gran cantidad de centros educativos del entorno permite usar este recurso educativo para mostrar la historia desde un punto de vista interrelacionado, palpable, y muy visual. Además este conjunto patrimonial permite como pocos mostrar el transcurso de la historia a todos los niveles: local, estatal e internacional.



5.2.4. Valor histórico

Sin redundar en todo lo expuesto en el punto 3 de este informe, sólo reiteraremos que el Territorio histórico de Rande atesora una extensa historia relacionada con Europa. Solo la batalla de Rande de 1702 justifica la calificación de Lugar de Sello Histórico Europeo. Pero existen otros muchos motivos, pues también es punto de referencia de la literatura universal, ya que es fuente de inspiración para Julio Verne en su obra "20.000 Leguas de Viaje Submarino"; debido a los pecios hundidos; o a la leyenda del tesoro del galeón "Santo Cristo de Maracaibo" supuestamente hundido en las cercanías de las Islas Cíes.

Y si por si fuera poco todo lo anterior, la extracción del Wolframio fue de importancia estratégica en la Segunda Guerra Mundial.

El cargadero Coto Wagner significa el cierre del ciclo histórico de extracción del mineral. Además este atractivo elemento es un mirador que permite admirar, desde una perspectiva impresionante, todos los demás elementos del patrimonio histórico y natural.

Por todos estos motivos, Rande forma parte del patrimonio común europeo.

5.2.5. Valor simbólico

Cada uno de los elementos que conforman el paisaje cultural de Rande posee una fuerte carga evocativa. El trabajo antropológico realizado hasta el momento durante la creación del MEIRANDE (estudio etnográfico sobre la Batalla y los pecios, y estudio antropológico sobre la Fabrica del Alemán, reflejados en diferentes recursos museísticos en forma de videos o de grabaciones en audio personales), refleja la poderosa antropología asociada a los yacimientos y elementos arquitectónicos.

En Redondela existe un movimiento social y político unánime que apoya el proyecto del Parque Etnoarqueológico de Rande, que estaría formado por todos los bienes inmuebles patrimoniales referidos, conectados a través un sendero peatonal a lo largo de la costa que restauraría la conectividad ecológica entre las zonas boscosas que aún se conservan. En las proximidades del Museo MEIRANDE, las asociaciones y otros colectivos sociales ya han comenzado la recuperación del bosque autóctono en esas zonas intermedias, con el objetivo de lograr la integración del patrimonio natural y cultural.



ARPE

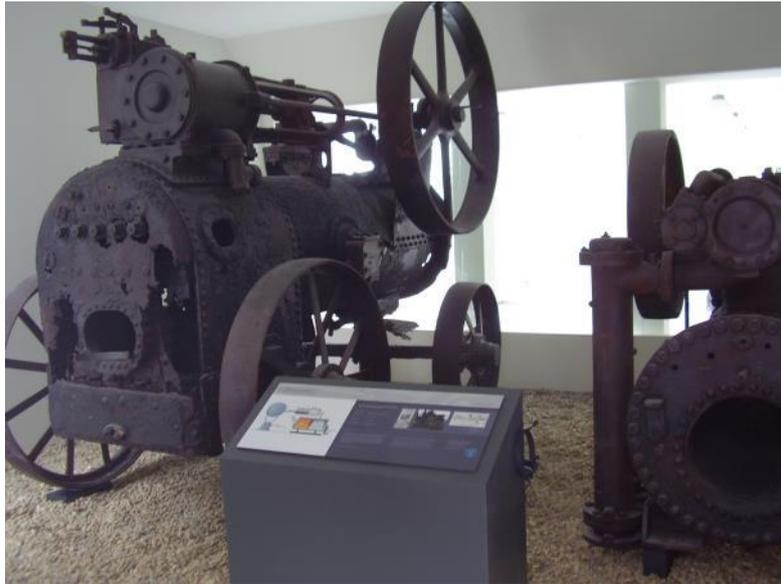
El cargadero de mineral es un elemento con gran atractivo que podría albergar usos múltiples e interactivos: centro de interpretación del LIC y/o de los pecios subacuáticos, un restaurante, un auditorio para pequeños conciertos, sala de exposiciones, ampliación del Museo MEIRANDE, etc. Vaticinamos que el éxito de cualquiera de estas experiencias estaría garantizado, como ya lo está y lo fue el Centro de Interpretación.

La función social de la propiedad (artículo 33 CE) obliga a que la Autoridad Portuaria de Vigo busque réditos económicos de forma que, los usos de las propiedades ubicadas en lugares sensibles, sean compatibles con la "Estrategia Estatal de Infraestructuras Verdes", y en definitiva, con la transición ecológica.

El cargadero de mineral no debe ser visto por la APV como un impedimento a la obtención de recursos económicos, ya que por el contrario, supone una gran oportunidad para generar el desarrollo de un sector que se base en el cuidado y potenciación de los atractivos culturales y naturales de la costa, al tiempo que se generen espacios y servicios de calidad para los ciudadanos.



Interior de la Fabrica del Alemán, donde se encuentra el MEIRANDE, Centro de Interpretación de la Batalla y el Patrimonio Cultural de Rande. Restaurada expresamente para la instalación de este museo durante el año 2013.



Máquinas de vapor musealizadas en el MEIRANDE



Réplicas de una batería de cañones y de la bodega de un galeón en el MEIRANDE



5.2.6. Necesidad de hacer una puesta en valor de su patrimonio en el lugar de Rande

La necesidad de poner en valor el patrimonio de la Parroquia es imperante, como se explicaba, por la deshumanización del barrio, disgregado por las instalaciones de transporte que dan acceso a Vigo (Autopista, Carreteras, Vías del tren...), que se cree un Parque Etnoarqueológico entorno a unos bienes culturales, que integre a la vecindad, que se sienta identificada con él, que participe en el proyecto... Y que redunde en una rehabilitación de los lugares y del entorno del barrio (que siempre estuvo a espaldas de la administración).

Entre todo este maremágnum recientemente se musealizó la Fábrica del Alemán y se puso en valor el castillo de Rande (aún sin rematar su consolidación y exposición) pero son fruto de proyectos diferentes, tirando cada uno en una dirección que a veces converge y otras permanece por separado aislando el conjunto.

Consideramos que es necesario de una vez por todas poner en valor todo el conjunto. Que la población de Rande no se despierte cada día con la incertidumbre de qué va a pasar en su barrio, qué otro enfrentamiento nos plantean los gestores económicos del país, con que nueva propuesta de la APV, o cualquier otra administración, se van a



tropezar y que va a alterar su modo de vida, que se desarrolla, por otra parte, alrededor de todos estos lugares.



ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo

6. SÍNTESIS

Hasta aquí la valoración del patrimonio cultural de Rande y del Cargadero Coto Wagner, según todo el mencionado parece que nos encontramos ante un conjunto singular y heterogéneo de elementos culturales dignos de aprecio y conservación. Cada elemento de manera individual, crea un cosmos uniforme, siendo todos ellos piezas de un puzle, imprescindibles e irrepetibles.

Después de todo lo expuesto consideramos que la voluntad de desmontar el cargadero de Coto Wagner por parte de la APV es un grave error por parte de los gestores del puerto. Que se trata de un **recurso** cultural con todas las letras, que su desaparición hipotecaría posibles proyectos futuros relacionados con el interés social que suscita su existencia, con el turismo y con la socialización del patrimonio. La demanda social existe ya como hemos visto, pero puede ser que en el futuro surjan oportunidades relacionadas con este patrimonio, que hoy en día nos pueden parecer peregrinas, pero que no podrán realizarse ante el desmantelamiento y desaparición de la estructura del Cargadero.

Recordamos en este sentido lo que representó para la ciudad de Bilbao la cesión de los astilleros de la compañía Euskalduna para la construcción del *Museo Guggenheim Bilbao*, una revolución completa que cambió la fisonomía y por completo la ciudad de Bilbao, un antes y un después de una ciudad industrial.

Consideramos que los estudios de conservación de la estructura no son definitivos sobre el patrimonio inspeccionado, que una apreciación visual no puede condenar un bien patrimonial que pertenece a todos y todas. Cualquier estudio de conservación del cargadero debería incluir un exhaustivo tratamiento de las posibilidades físicas y, además, un riguroso análisis crítico de sus valores culturales, que incluirá una evaluación del bien y de sus elementos característicos y que se dirigirá a asegurar el mantenimiento de las características y valores que configuran su significación, realizando para eso una investigación apropiada y recopilando la documentación necesaria.

Consideramos que el desmantelamiento incumple todos los mandatos de la Ley de Patrimonio Cultural de Galicia y de Patrimonio Cultural Español sobre el deber de conservar de las administraciones y los propietarios de los bienes que forman parte del patrimonio español. ¿Qué precedente se sentaría si cualquier propietario, apelando al



mal estado del elemento que le estorba dentro de sus terrenos, pudiera hacerlo desaparecer? Se podría perder un importante porcentaje de bienes del Patrimonio Histórico Gallego.

El Cargadero es un elemento identitario de Redondela y de la Ría de Vigo, indispensable en el entorno. La destrucción del cargadero ocasionaría un mal irreparable en la zona, con un encanto, con una conservación y una idiosincrasia especial de la que puede disfrutar en la actualidad cualquier visitante y de la que podemos estar orgullosos los gallegos y gallegas.

Para la implantación en el lugar de una terminal de contenedores (objetivo de la APV en el que se enmarca el desmantelamiento del Cargadero) deberíamos reflexionar sobre la importancia de la creación del paisaje alrededor de los elementos que forman parte de nuestro Patrimonio Cultural. Este hecho está bien reflejado en la ley del Patrimonio Cultural de Galicia, y recogido cuando se habla que las áreas de protección de los bienes y de las áreas de *amortiguamiento*, que se establecen con el objetivo de reforzar la protección de los bienes y sus condiciones de implantación sobre el territorio; y que a los efectos de delimitar estas áreas se tendrá en cuenta *“las condiciones de visibilidad y perspectiva del bien, así como otros aspectos o atributos que sean funcionalmente significativos para la protección de los valores culturales de los bienes en relación con el territorio”*. (art. 13.2. de la ley del patrimonio Cultural de Galicia).

Además, el desmantelamiento del Cargadero podría causar una mengua en el patrimonio inmaterial asociado con Rande, recordemos a este respecto que la cultura inmaterial está asociada, en la mayor parte de los casos, a bienes materiales y localizados en nuestro paisaje, en este caso la desaparición o alteración del cargadero produciría la desaparición del recuerdo del trabajo industrial en el entorno por parte de la población, afectando considerablemente al paisaje cultural de Rande.

En los informes del puerto no se tuvo en cuenta el rechazo del vecindario y de las instituciones administrativas de Redondela y los ayuntamientos limítrofes. Como indicamos con anterioridad, en este sentido el consenso es grande, ya que el rechazo del desmantelamiento es unánime por parte de la vecindad afectada de Rande y alrededores (incluido el pleno municipal de Redondela de forma unánime).

También cuenta con la oposición de numerosas y reconocidas asociaciones culturales de Vigo y Comarca:

- Asociación Deportiva y Cultural de Rande
- Asociación Cultural Alén Nós de Redondela



ARPE

- Plataforma pola Defensa da Enseada de San Simón
- Instituto de Estudios Vigueses
- Asociación de Vecinos de Cedeira y Asociación de vecinos de Chapela, (estas dos últimas asociaciones del barrio de Rande y limítrofe respectivamente)
- Ayuntamiento de Moaña
- Asociación Galega de Amigos de los Museos
- Asociación INCUNA, Asociación de Patrimonio Industrial Español
- Asociación TICCIH, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
- (...)

Pero además, y consideramos esto muy importante, la conservación del Cargadero **cuenta con el apoyo de tres de los órganos consultivos de la Consejería de Cultura de la Xunta de Galicia** en lo que atañe a Patrimonio Cultural, como es la **Real Academia de Bellas Artes de Galicia**, la **Universidad de Santiago de Compostela**, representada por su Departamento de Historia Contemporánea y el **Consejo de Cultura Gallega** de la Xunta de Galicia, el mayor órgano consultivo de la Xunta en lo que atañe al Patrimonio Cultural (con respecto de estos apoyos, estamos a la espera de que lleguen a nosotros demostraciones textuales firmadas por parte de cada uno de ellos, ya que en estos momentos de pandemia sus órganos colegiados tienen dificultades de reunión. A medida que vallamos teniendo noticias por su parte y se vallan recogiendo adhesiones se irán enviando al ministerio para que se tengan en cuenta estos apoyos).

Fueron descritas y ponderadas sus características bajo muchos puntos de vista, sobre todo centradas en los aspectos de su interés patrimonial y científico y el socio-cultural. Queremos hacer una llamada para su valoración, para que la conservación de sus valores deje de ser una carga y comience a reconocerse como parte imprescindible de nuestro futuro.

Consideramos que en estos tiempos de cambio, donde los valores y las actividades en los barrios de la periferia de las grandes ciudades mudaron con respeto a las personas que habitaron estos sitios en el pasado, la valoración del patrimonio resulta imprescindible como reconocimiento de las vidas e inquietudes pasadas.

La Autoridad Portuaria de Vigo pretende la demolición del cargadero con el objetivo de poder realizar en la explanada de Duchess usos industriales incompatibles con los fines de las "áreas multifuncionales". Sin embargo, este espacio es esencial como parte integrante de una infraestructura verde, que puede regenerar la conectividad ecológica y dar acceso al patrimonio cultural asentado a lo largo del litoral.



Los restos arqueológicos de la fortaleza, la fábrica de salazón y conserva, los de los cargaderos de mineral, incluso las “bateas” para extracción de mejillón, etc, todo ello conforma un paisaje cultural, que debería conservarse en su integridad. El aprovechamiento industrial eliminaría la posibilidad de dar numerosos servicios ecosistémicos en el suelo para Redondela, para Vigo y su área metropolitana.

EL TESORO DE RANDE:

En realidad, el Tesoro de Rande no está perdido en el lodo de la ría, se percibe en la toma de conciencia colectiva y en el movimiento social que trata de preservar el lugar histórico, los imponentes restos de arquitectura en tierra firme y el yacimiento arqueológico subacuático de los galeones de Rande.

Esta conciencia social sobre la existencia de tan importante patrimonio es la que puede dar cobijo al recuerdo de toda la humanidad, de múltiples nacionalidades que aquí pagaron con su vida e indescriptibles sufrimientos o secuelas, la barbarie de la destrucción y conquista insaciable de los poderosos.

En nuestra época, la Batalla de Rande, el ahora maravilloso sitio de la contienda, sus restos, literatura y leyendas y el devenir posterior del lugar son patrimonio de la Europa de los pueblos. Su conservación y defensa un ejercicio de Humanismo del S. XXI.



Xurxo Constela Doce
Presidente de ARPE, Asociación Rande Patrimonio Europeo



ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1976): Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen. 1750-1830, Madrid
- AMADO, Pedro: “Los galeones de la plata. La batalla de Rande (lunes, 23 de octubre de 1702)” en Todo a Babor, Revista Divulgativa de Historia Naval en Internet
- ABILLEIRA CRESPO, Yago (2005): Los galeones de Vigo, RP EDICIONES
- ABREU SERNÁNDEZ, Luisa Fernanda (1983): La formación de capital en la Ría de Vigo (1880-1940): el sector naval y la industria conservera
- BARTOLOME BENITO, Fernando (2013): La plata ensangrentada, Almena Ediciones
- CARMONA BADÍA, Xoan (1998): “A gran empresa de Galiza: un primeiro achego aos cambios no grupo das maiores empresas entre 1930 e 1973”. En Grandes transformacións na historia contemporánea de Galicia/X Xornadas de Historia de Galicia
- CARMONA BADÍA, Xoan (2003): “La minería española del wolframio, 1936-1954”, en Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957, Glicerio Sánchez Recio y Julio Tascón Fernández editores
- CARMONA BADÍA, Xoan e NADAL OLLER, Jordi (2005): El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia, 1750-2000
- CASADO SOTO, José Luís (2002): “1702, Fuerzas navales en conflicto”, en Rande 1702, arde o mar, Exposición Conmemorativa del III Centenario da Batalla de Rande. Museo do Mar de Galicia, Vigo.
- CLIMENT, Paco (2006): Cuando Verne fondeo en la ría de Vigo, EDELVIVES (Novela)
- (1968) CONGRESO INTERNACIONAL DE GEOGRAFÍA: Aportación española al XXI Congreso Geográfico Internacional, Madrid



- CONSTELA DOCE, X. et al. (2010): *Estudo de potenciación turística na Enseada de San Simón*. En <http://acitania.com/enseadasansimon/>
- CONSTELA DOCE, X.: Centro de Interpretación da Batalla e o Patrimonio Cultural de Rande, Guía/Catálogo. Concello de Redondela, Redondela 2013.
- CONSTELA DOCE, X.: “MEIRANDE”, *Centro de Interpretación da Batalla e o Patrimonio cultural de Rande, unha experiencia de musealización*. Revista GALLÆCIA 33. Universidade de Santiago de Compostela, 2014. Pp. 325-358.
- CRUZ PÉREZ, L. (2009): “El Convenio Europeo del Paisaje, la oportunidad del territorio” *Patrimonio Industrial y paisaje, Actas del V Congreso de TICCIH, Patrimonio Industrial y la obra pública en España*. Ferrol
- DE JUANA, J. e CASTRO, X. (1998): *Grandes transformacións na historia contemporánea de Galicia / X Xornadas de Historia de Galicia*, Ourense
- DÍAZ DE RÁBAGO, J. (1985): La industria de la pesca en Galicia: estudio sociológico, Santiago de Compostela
- FALAGÁN MOTA, C. e CONSTELA DOCE, X. (2009): Proxecto arquitectónico e museístico para a creación do “MEIRANDE”, un Centro de Interpretación sobre a Batalla e o Patrimonio Cultural de Rande, no edificio da Fábrica do Alemán, Rande, Redondela (Pontevedra). Inédito depositado no servizo de arquitectura do Concello de Redondela.
- GARCÍA, A. M., SANTÉ, I., LOUREIRO, X., & MIRANDA, D. (2020). *Green infrastructure spatial planning considering ecosystem services assessment and trade-off analysis. Application at landscape scale in Galicia region (NW Spain)*. *Ecosystem Services*, 43, 101115. <https://doi.org/10.1016/j.ecoser.2020.101115> (consultado en mayo del 2020)
- GARRIDO RODRÍGUEZ, J. (2001): El puerto de Vigo: síntesis histórica, Vigo
- MENÉNDEZ SUÁREZ, C: Breve aportación a la historia minera del Coto Wagner de la Minero-Siderúrgica de Ponferrada, S.A. *De Re Metallica*, 23, Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero, 2014. pp. 39-53
- LABARTA, U. (1995): A Galicia mariñeira, Vigo



- LARA COIRA, Manuel (2008): La minería y el patrimonio minero en Galicia
- LÓPEZ CAPONT, Francisco (1998): El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII. Los salazoneros catalanes llegan a Galicia
- MEIJIDE PARDO (1968): *“Contribución de los catalanes al desarrollo de la Industria Pesquera de Vigo”*, en separata de Aportación española al XXI Congreso Geográfico Internacional
- NADAL OLLER, Jordi (1980): El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913
- PATIÑO, Ramón (2014): Los Tesoros de Rande. RP EDICIONES
- PATRICIO CORTIZO, F. (2004): Historia da costa galega e dos seus naufraxios: século XX, Vigo.
- PÉREZ RODRÍGUEZ, A. et al. (2006): Feísmo? Destruír un país. Ourense.
- POTTER JR., John S. (2002): En busca del tesoro de la ría de Vigo. Ed. Museo do Mar de Galicia e Consorcio Zona Franca de Vigo
- RODRÍGUEZ ARZÚA, Joquím (1981): El puerto de Vigo. Estudio económico, 1900-1975
- RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Antonio (2002): “La defensa de la Ría de Vigo. Campaña de 1702”, en Rande 1702, arde o mar, Exposición Conmemorativa del III Centenario da Batalla de Rande
- ROLLAND, Eduardo; CONDE, Jaime; e ALVAREZ, Patricia (2002): La batalla de Rande. Ed. Faro de Vigo, Concellería de Cultura do Concello de Vigo e Caixanova.
- ROLLAND, Eduardo (2006): Galicia en guerra. Espías, batallas, submarinos e wolframio: do desfile da Wehrmacht en Vigo á fuxida dos criminais nazis
- ROLLAND, Eduardo (2013): “A batalla do wolfram: os nazis e o cargadoiro de Rande”, conferencia das I Xornadas sobre Patrimonio Industrial de Rande
- ROMÁN LOSADA, Alberte (2008): Sal ,sardiñas e peiraos. Achega ao patrimonio marítimo da Enseada de San Simón



- SÁNCHEZ RECIO, G. e TASCÓN FRENÁNDEZ, J. (2003): Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957, Barcelona.
- SANTOS CASTROVIEJO, Santiago (1990): Historia da pesca e a salgazón nas Rías Baixas dende as Ordeanzas Xerais da Armada de 1748 ata o desestaque do sal de 1870
- TABOADA LEAL, Nicolás (1840): Descripción topográfico-histórico de la ciudad de Vigo, su ría y alrededores
- TOJO RAMALLO, J.A. (2000): Lobos acosados: historia de los submarinos alemanes hundidos frente a las costas de Galicia durante la Segunda Guerra Mundial, Santiago de Compostela.
- VÁZQUEZ, F. (2003): *"La minería española del wolframio, 1936-1954"*. Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957
- VÁZQUEZ VICENTE, X. H. (2003): Vigo, economía e sociedade, Vigo.
- VEGA CRESPO, Josefa (2003): Minero Siderúrgica de Ponferrada 1918-2010. Historia y futuro de la minería leonesa
- VEGA CRESPO, J (2003): *"Minero Siderúrgica de Ponferrada(1918-2002). Breve historia de una empresa minera"*. Circunstancia. Revista Electrónica Cuatrimestral. Año 1, Nº 2.
- VIÑAS, A. (2001): Franco, Hitler y el estallido de la Guerra Civil: antecedentes y consecuencias, Madrid.
- VV.AA. (2002): Rande 1702, arde o mar, Exposición Conmemorativa del III Centenario da Batalla de Rande. Museo do Mar de Galicia, Vigo.
- VV.AA. (2002): Compilacion documental sobre la batalla de Rande. Consorcio Zona Franca de Vigo,





ARPE

Asociación Rande Patrimonio Europeo