

## La leyenda de la Costa de la Muerte. Naufragios y faros como desencadenantes para la activación de un patrimonio marítimo

JESÚS ÁNGEL SÁNCHEZ GARCÍA

Universidade de Santiago de Compostela

### RESUMEN

Este estudio pretende examinar el origen de la legendaria consideración del tramo de la costa gallega conocido como Costa de la Muerte o *Costa da Morte* (A Coruña, España). Esta abrupta y rocosa costa, extendida desde las islas Sisargas a la ría de Muros, se convirtió durante el siglo XIX en escenario de numerosos naufragios. Gracias a una aproximación interdisciplinar, mediante una combinación de fuentes históricas, periodísticas y literarias, se ofrece un detallado análisis sobre los significados e implicaciones de esta leyenda. Los escritos de Richard Ford, George Borrow, Jules Michelet, Rosalía de Castro, Emilia Pardo Bazán, Fernando Gallego de Chaves y José Mas son las principales fuentes en la que se basa este intento de reconstrucción racional. Como consecuencia, esta aportación aspira a comprender el origen y fortuna de un singular patrimonio marítimo, hoy convertido también en atractivo turístico.

**Palabras clave:** Galicia, costa, naufragios, leyenda, patrimonio marítimo.

### ABSTRACT

This essay seeks to examine the origin of the legendary regard toward the Galician coastline sector known as Coast of Death or *Costa de la Muerte* (A Coruña, Spain). This ironbound and rocky coast extended between Sisargas Islands to the Ria of Muros was the scene for a large number of shipwrecks, which took place during the 19th century. Taking an interdisciplinary approach, through a combination of the historical analysis with press and literary sources, a detailed reading of the significance of this legend is provided. This rational reconstruction is mainly based on writings by Richard Ford, George Borrow, Jules Michelet, Rosalía de Castro, Emilia Pardo Bazán, Fernando Gallego de Chaves and José Mas. Consequently, the contribution is focused on the origin and fortune of this special maritime heritage, today also converted in a tourist attraction.

**Keywords:** Galicia, coast, shipwrecks, legend, maritime heritage.

“We are such stuff as dreams are made on,  
and our little life is rounded with a sleep”

William Shakespeare, *The Tempest*, Act 4 (1611)

De entrada es preciso advertir que estas páginas no contienen un estudio al uso acerca de los antecedentes, desarrollo temporal y consecuencias de unos hechos históricos que con el paso del tiempo acabaron por derivar en la activación de un patrimonio cultural. La especial materia sobre la que trata esta investigación, centrada en la leyenda de la Costa de la Muerte como patrimonio a clasificar entre los que hoy se consideran bienes del patrimonio inmaterial, ha aconsejado renunciar a un planteamiento académico tradicional<sup>1</sup>. Así, se ha optado por abordar una indagación que combina y aprovecha variadas fuentes de información, desde obras de geografía e historia hasta la prensa y la literatura, puesto que es necesario priorizar la apertura de enfoque para atender a todos los matices reunidos en la elaboración y recepción de una representación legendaria tan singular.

En cuanto a su estructura, esta indagación intenta dar replica a la recortada silueta de la costa atlántica gallega, presidida por agudos salientes de tierra y profundas entradas de mar, que en estas páginas se trasladan a la alternancia entre los testimonios más destacados con las subsiguientes reflexiones críticas. Se trata, en cierto modo, de una investigación conformada a imagen y semejanza de su objeto último de estudio, en la que se pretende examinar con especial atención la secuencia de hechos ocurridos desde el siglo XIX a los primeros años del XX, como medio para recuperar las realidades históricas y a la vez desmontar las elaboraciones míticas que se fueron solapando con el paso del tiempo.

## LOS PRIMEROS NAUFRAGIOS, LOS FAROS Y LAS RAÍCES DE LA LEYENDA SOBRE UNA COSTA DE LA MUERTE

Pese a la ausencia de informaciones sobre los primeros barcos naufragados en las costas gallegas, diferentes indicios sugieren que estos sucesos se remontarían a la Antigüedad, inaugurando la que en adelante será una relación proporcional, no carente de

---

1 La idea central para este artículo surgió durante una estancia de investigación desarrollada en el mes de julio de 2011 en la biblioteca parisina del Institut National d’Histoire de l’Art, centrada en las nuevas líneas de trabajo sobre el patrimonio cultural y financiada por la convocatoria de ayudas propias de la USC de aquel año. En este sentido, la metodología para investigar lo que podría describirse como una narrativa construida alrededor de un pasado mítico de ámbito regional ha tomado como pauta las sugerencias aportadas por U. Sommer, “Methods use to investigate the use of the past in the formation of regional identities”, in *Heritage Studies, Methods and Approaches* (M.L. Stig Sorensen and J. Carman, eds.), London&New York, 2009, pp. 103-120. En cuanto a la inclusión de la leyenda de la Costa de la Muerte entre las vertientes del patrimonio marítimo en Galicia, tan rico como desatendido y en grave peligro de desaparición, véanse las valoraciones aportadas por D. Pereira, *O Patrimonio Marítimo de Galicia*, S.L., 2000, pp. 82-83; y del mismo “Patrimonio marítimo galego: un diagnóstico actual”, *Adra*, nº 3, 2008, pp. 25-44.

cierta lógica, entre densidad del tráfico marítimo y aumento de los naufragios<sup>2</sup>. En aquellos tiempos, la posición de las tierras de Galicia frente al océano Atlántico, en la que fue considerada una de las esquinas o ángulos de la península ibérica, se reitera en los escritos geográficos e históricos clásicos, desde Estrabón a Paulo Orosio pasando por Plinio el Viejo<sup>3</sup>. De este modo, la percepción de esta ubicación estaba destinada a combinarse con los misterios que encerraba el océano Atlántico<sup>4</sup>, puesto que también en la misma época se difundieron las observaciones acerca de la dificultad de navegar por sus oscuras aguas, llenas de monstruos y bestias marinas, que se ensanchaban hasta terminar en un abismo inacabable según el testimonio del viaje de Himilcón<sup>5</sup>.

De la Antigüedad arrancó igualmente la representación mítica sobre un *finis terrae* del mundo conocido<sup>6</sup>, en un concepto que aunque ciertamente podría extenderse a toda Hispania, como territorio más al poniente del Mediterráneo<sup>7</sup>, encontró en los principales

- 
- 2 El arqueólogo J. Naveiro ha señalado tres posibles pecios romanos en las inmediaciones de la isla de Cortegada (Carril), cabo de Mar (Vigo) y punta Udra (Cangas), estos dos últimos los más claramente provocados por colisión con escollos y restingas. J. Naveiro López, “La navegación y el tráfico marítimo en la Galicia romana”, en *Galicia Mare Nostrum: a importancia do mar en Galicia. VIII Semana Galega de Historia*, Santiago de Compostela, 2001, pp. 47-62. El estudio de M. San Claudio, sin duda la obra de referencia sobre la historia de los naufragios en Galicia, apunta otro posible pecio romano en la ría de Ortigueira. M. San Claudio Santa Cruz, *Tesouros asolagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*, Santiago de Compostela, 1997, p. 24. La relación entre tráfico marítimo y pérdida de naves ha servido también como punto de partida para otros estudios dedicados a los naufragios en la Costa de la Muerte, desde el pionero libro de J. Baña Heim, *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios* (La Coruña, 1980) a aportaciones más recientes como la de F. Alonso Romero, “Historias de naufragios en tres finisterres europeos: Land’s End (Inglaterra), Dingle (Irlanda) y Finisterre (España)”, en *Cátedra Jorge Juan. Ciclo de Conferencias. Ferrol, Curso 1999-2000*, Betanzos, 2001, pp. 67-114.
  - 3 Como se puede comprobar en las recopilaciones y análisis de textos clásicos de A.M.Romero Masiá, X.M. Pose Mesura, *Galicia nos textos clásicos*, Sada-A Coruña, 1988, pp. 24-61; y A. Balboa Salgado, *Gallaecia nas fontes clásicas*, Santiago de Compostela, 1996, pp. 20-50 y 77-81. Estrabón fue determinante al relacionar el ángulo noroccidental de la península ibérica con el estrechamiento hacia el norte de los extremos de la tierra conocida, incidiendo además en la dureza climática y relieve accidentado de las regiones septentrionales, desde luego en correspondencia con la barbarie de los remotos pueblos que las habitaban, como los Callaicos y Ártabros del noroeste de Hispania.
  - 4 Es oportuno destacar que, entre otras denominaciones, el “Oceanus Atlanticus” aparece designado como “Oceanum Callaicum” en Marcial, y como “Oceanus Gallicus” en Plinio. Romero Masiá, Pose Mesura, op. cit., pp. 90 y 73.
  - 5 Las pesimistas impresiones recogidas por Avieno sobre el periplo de Himilcón, desde Cádiz a las islas Británicas, se han interpretado como un intento de los cartagineses para disuadir a quienes intentaran aventurarse en la navegación atlántica, preservando su monopolio de la ruta del estaño. Avieno, *Ora marítima*, en *Testimonia Hispaniae Antiqua I* (J. Mangas y D. Plácido, eds.), Madrid, 2000, pp. 59 y 109.
  - 6 El concepto de “finis terrae” presenta, como era habitual en las referencias geográficas de la Antigüedad y Edad Media, diferentes implicaciones y simbolizaciones de naturaleza cultural y religiosa, según el análisis de los precedentes en su aparición, documentados en la Biblia, las obras de geógrafos latinos o las de los padres de la Iglesia que recoge A.-D. von den Brincken, “Fines Terrae. Die Enden der Erde und der vierte Kontinent auf mittelalterlichen Weltkarten”, *Monumenta Germaniae Historica*, band 36, 1992, esp. 10-42.
  - 7 J. Arce, “Orbis Romanus y Finis Terrae”, en *Los finisterres atlánticos en la Antigüedad. Época prerromana y romana* (C. Fernández Ochoa, Coord.), Gijón, 1996, pp. 71-74. Sin embargo, como señalan otros estudios recopilados en las mismas actas de este coloquio internacional, no fue este el único finisterre del ámbito atlántico, coexistiendo con otros finisterres como el irlandés: M. Almagro Gorbea, “Irlanda y el Noroeste de Hispania como Fines Terrae atlánticos”, op. cit., pp. 27-33.

cabos de la costa gallega, por su protuberante forma de avanzar hacia el océano, la visualización más apropiada para anclar esta identidad geográfica. De hecho, la narración de Floro sobre la expedición de Décimo Junio Bruto, que tuvo lugar entre los años 138-137 a.C., al incluir el dramático episodio de la puesta del sol sobre el horizonte marino<sup>8</sup>, enfatizaba los matices terroríficos de un espectáculo visual que forzosamente debía escenificarse en las últimas tierras que miraban al oeste, y que en el futuro se acogerá bajo el romántico concepto de lo sublime<sup>9</sup>. Se puede detectar aquí una primera construcción mito-poética de largo recorrido a la hora de ligar este confín occidental del mundo con el misterioso océano Atlántico y los significados relacionados con la muerte o el más allá<sup>10</sup>.

Siglos más tarde, al describir las costas de la denominada “Yilliqiya”, a la que también nombra con mayor propiedad como “Galisiya”, el geógrafo árabe al-Idrisi repite en las primeras líneas de su geografía de España las negativas impresiones sobre el océano Atlántico heredadas de la época Antigua. Sus palabras se apoyan en las fuentes clásicas al comentar que “el mar occidental de esta sección primera es el Océano Tenebroso”<sup>11</sup>, para más adelante situar el cabo Finisterre, al que llama “Ra’s al-tarf” –literalmente punta o cabo rocoso–<sup>12</sup>, destacando su avance hacia el mar y tomándolo como hito para uno de los tramos que organizarían el itinerario marítimo desde Santiago de Compostela al Cantábrico. Esta indicación concuerda con unas fechas en las que el topónimo oscilaba todavía

- 
- 8 Aunque esta literaria narración –Floro, I, 33, 12– no precisa el enclave exacto del episodio, probablemente tuvo lugar en la zona de la desembocadura del Miño, algo no indicado por la intención de sugerir que Décimo Junio Bruto, tras recorrer el litoral Atlántico, podía considerarse vencedor de todos los pueblos de aquel confín occidental del mundo. Sobre la ubicación en el Miño concuerdan Romero Masía, Pose Mesura, op. cit., p. 94; y Balboa Salgado, op. cit., pp. 63 y 84.
- 9 Ya desde las primeras narraciones míticas recogidas por Homero y Hesíodo se detecta el desplazamiento a Occidente de los ámbitos vinculados al mundo de los dioses y la muerte –islas de los Bienaventurados, Eritía, el Hades, un océano plagado de peligros y maravillas, la oscuridad...–, como han destacado Balboa Salgado, op. cit., pp. 20-23, 44 y 63; y M. Martínez Hernández, “Islas míticas” en *Realidad y mito* (F. Díez de Velasco, A. Tejera y M. Martínez, eds.), Madrid, 1997, pp. 19-43.
- 10 Las comparaciones entre tradiciones y creencias conservadas en diferentes fines del mundo o finisterres atlánticos, como el gallego, el bretón, el irlandés o el de la costa inglesa de Cornualles, son objeto del sugestivo estudio de F. Alonso Romero, *Historia, leyendas y creencias de Finisterre*, Betanzos, 2005.
- 11 Su descripción presenta más calado en el retrato de los peligros para la navegación por la combinación de oscuridad y profundas aguas, frecuentes tempestades y fuertes vientos, todo lo cual justificaría el temor de los marinos a adentrarse en este océano. E. Saavedra, *La geografía de España del Edrisi*, Madrid, 1881, p. 74; y J. García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, 1959, t. I, p. 206.
- 12 A.M. Carballeira Debasa, *Galicia y los gallegos en las fuentes árabes medievales*, Santiago de Compostela, 2007, p. 83. Las primeras menciones árabes a Finisterre ya habían sido señaladas por C. Dubler, “Los caminos a Compostela en la obra de Idrisi”, *Al-Andalus*, n° 14, 1949, pp. 59-122; y D. Cabanelas, “Finisterre en el Rawd mi’tar de Himyari”, *Al-Andalus*, n° 16, 1951, pp. 218-220. Este último defendió, en una controvertida argumentación, que era sobre el monte de san Guillermo, en el mismo cabo Finisterre, donde se ubicaba un “ídolo” –*sanam*– semejante al de Cádiz, citado también por las fuentes islámicas. Sin embargo, un texto en el que se compara el ídolo o almenara de Cádiz con el situado en las costas de Galicia, que sólo podía ser el faro romano de la Torre de Hércules –“el monumento de la ciudad de Faro, en Yilliqiya”–, puede consultarse en J. Abellán Pérez, *El Cádiz islámico a través de sus textos*, Cádiz, 2006, p. 57.

entre diferentes variantes, como lo prueba su primera aparición en 1199 como “finibus terre”, en una donación de Urraca Fernández, hija del conde Fernando Pérez de Traba<sup>13</sup>. En aquellos primeros siglos de la Edad Media los caminos terrestres eran sin duda preferidos a los marítimos, tal como se desprende de otro testimonio árabe, el de al-Zuhri, al mencionar en el siglo XII el peligro de las embarcaciones vikingas que bordeaban toda la fachada atlántica de la península ibérica, desde el Cantábrico y la costa gallega hasta atravesar el estrecho de Gibraltar<sup>14</sup>.

A partir de la reactivación en el tráfico marítimo que acompañó el auge de las peregrinaciones a Compostela, los naufragios debieron volver a producirse, tanto por el frecuente tránsito de peregrinos como por el incipiente comercio desarrollado en paralelo<sup>15</sup>. Un revelador indicio se localiza entre las disposiciones del rey Fernando II al conceder el puerto de Noia a la mitra compostelana en 1168, manteniendo, como contrapartida, el antiguo “ius naufragii”<sup>16</sup>, ahora bajo la denominación de “derecho de quiebra” para beneficiar a las poblaciones y señores de la costa con los restos de los navíos naufragados. La aplicación de este “derecho de quiebra” –*droit d'épave* o *droit de bris* en el ámbito francés, *right of wreck* en el inglés– se extendió por entonces, y esto es muy significativo, al tramo litoral más peligroso de la costa gallega, el comprendido desde Faro, antigua Brigantium y actual A Coruña, hasta Padrón, con excepción de las naves que llegasen con

- 
- 13 Donación a la “ecclesie sancte Marie de finibus terre”, citada por Alonso Romero, op. cit., p. 15. En los siglos XIV al XVII el topónimo aparece documentado con las variantes “Fiistirra”, “Fiisterra”, “Fiinsterre”, “Finsterre”, “Finisterra” o “Finisterre”. Recientemente se ha propuesto que la base etimológica latina sería “fines terrae”, en plural, y de hecho se ha atestiguado la aplicación de este mismo topónimo en referencias a tierras de la península del Barbanza, como las parroquias de Oliveira y Ribeira que registra también P. Martínez Lema, *A toponimia das comarcas de Bergantiños, Fisterra, Soneira e Xallas na documentación do Tombo de Toxos Outos (séculos XII-XIV)*, Santiago de Compostela, 2010, pp. 189-190. Sin embargo, la traslación de este topónimo a la cartografía fue tardía con respecto a estos tempranos precedentes, de manera que sólo se constata en portulanos del final de la Edad Media, como el Atlas Catalán de 1375, para consolidarse bajo la indicación “Finisterre” más universalmente conocida en las cartas náuticas de los siglos XVI al XVIII, como las que se reúnen en *Cartografía de Galicia, 1522-1900*, Madrid, 1988; y G. Méndez Martínez, *Cartografía de Galicia (ss. XVI ó XIX). Colección Puertas-Mosquera*, Universidade de Santiago de Compostela, 2000.
- 14 Así interpreta este texto de al-Zuhri, A.M. Caballeira Debaso, op. cit., p. 70.
- 15 Entre los primeros naufragios documentados, aunque sin constar su localización exacta, puede citarse el de la nave italiana *Bozolla*, que volviendo de Inglaterra en el invierno de 1467-1468 se hundió “intrando in uno canale de Ispannia é andata in li scogii in cento pecci cum una grande fortuna, unde sono morti lo patrone cum essi huomini di 64 in più”. Según relato de un superviviente conservado en el Archivo di Stato di Genova, recuperado en el exhaustivo estudio de E. Ferreira Prieque, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, p. 488.
- 16 Con precedentes desde la Antigüedad, pero sobre todo en los primeros siglos de la Edad Media, consta la práctica de apropiarse de los bienes, e incluso personas, que procedían de un naufragio, el “ius naufragii” derivado de una visión providencialista, que pasó a ser entendido como una variante de los derechos feudales que podían beneficiar al señor de un territorio o sus habitantes. Sobre el origen y evolución de esta práctica depredatoria, condenada por diferentes bulas pontificias de los siglos XI y XII, pero también por la colección judicial conocida en el ámbito atlántico como *Rôles d'Oléron*, puesto que perjudicaba a la reactivación del tráfico marítimo, se ha ocupado Ramón Morral Soldevila, *El Salvamento Marítimo (especial referencia al Convenio de 1989)*, Barcelona, 1997, pp. 67-78.

peregrinos<sup>17</sup>. Calificado por E. Ferreira de “auténtica raquería legal”, aunque estimulara la rapacidad de las gentes de la costa no cabe en modo alguno identificarlo con las conductas criminales de quienes supuestamente encendían señales luminosas para dirigir los barcos hacia los escollos; estas prácticas, envueltas en leyendas de varios finisterres atlánticos, es cierto que se recogen y castigan en las Siete Partidas<sup>18</sup>, pero sin que se disponga de noticia documental alguna que permita certificar que acaecieran en Galicia. De hecho, su mención en las Partidas, al igual que otras disposiciones sobre derecho marítimo compiladas por Alfonso X, como las incluidas en el Fuero Real, provienen con toda probabilidad de una adaptación y transcripción de pasajes tomados de los *Rôles d’Oléron* franceses<sup>19</sup>.

Los significados originales del cabo Finisterre reaparecen en el viaje de León de Rosmithal (1467), cuando este peregrino bohemio llegó hasta un enclave cuya denominación ya era de uso corriente para las gentes del país, pero que el traductor tergierversó como “Estrella Oscura” o “Stellam Obscuram”, traduciendo en latín la versión alemana de “Fin estenner”. Su testimonio no puede ser más clarificador al indicar que “este lugar se suele llamar por los naturales *el fin de la tierra*... más allá no hay nada más que las aguas del mar, cuyo término nadie más que Dios conoce”<sup>20</sup>. Al margen de los precedentes que venían de la Antigüedad, los peligros para la navegación por esta costa eran bien conocidos para los viajeros de finales de la Edad Media, seguramente debido a las cada vez más frecuentes pérdidas de barcos en lo que se había convertido en punto obligado de paso para las rutas desde los Mares del Norte al Mediterráneo<sup>21</sup>. Así, al contextualizar

- 
- 17 J. Gautier-Dalché, *Historia urbana de León y Castilla en la Edad Media (s. IX-XIII)*, Madrid, 1979, p. 88; y Ferreira Priegue, op. cit., p. 72.
- 18 Partida V, Título IX, Ley XI: “De los pescadores que hacen señales de fuego de noche en los navíos por fazer los quebrantar”, en *Las Siete Partidas del Sabio Rey D. Alonso El Nono...*, Salamanca, 1555, pp. 54-55. Sobre la abolición de este “*ius naufragii*” en el Fuero Real, como paso previo a su definitiva desaparición en las legislaciones de época Moderna, véase R. Morral Soldevilla, op. cit., pp. 87-92; y A. Pérez Martín, “La obra legislativa alfonsina y puesto que en ella ocupan las Siete Partidas”, *Glossae*, nº 3, 1992, pp. 9-63.
- 19 Compilación conocida en el ámbito hispánico como “fueros de Layron”, su recepción y difusión es confirmada, entre otros, por la investigación de Ferreira Priegue, op. cit., p. 363. En cambio, sí está constatado el fraude de pedir préstamos sobre barcos viejos, solicitados por un mercader o sobre todo el patrón de una nave, quienes luego la hundían para quedarse con la cantidad adelantada. Ferreira Priegue, op. cit., pp. 427-428.
- 20 *Viaje por España de Jorge de Eminghen, del barón León de Rosmithal de Blatna, de Francisco Guicciardini y de Andrés Navajero* (ed. de Antonio María Fabié), Madrid, 1879, p. 104; y también G. A. Garrido, *Aventureiros e curiosos. Relatos de viaxeiros estranxeiros por Galicia, séculos XV-XX*, Vigo, 1994, p. 41. Su escueta apreciación se completa con la relación de otro viajero, su compañero Tetzl, quien sin duda conocía los textos clásicos puesto que incide sobre los peligros del tormentoso océano y el viaje sin retorno de quienes se habían atrevido a adentrarse en él: “Desde Santiago fuimos a Finisterre, como le llaman los campesinos, palabra que significa el *fin de la tierra*. No se ve más allá sino cielo y agua, y dicen que la mar es tan borrascosa que nadie ha podido navegar en ella, ignorándose por tanto lo que hay más allá. Dijéronnos que algunos, deseosos de averiguarlo, habían desaparecido con sus naves y que ninguno había vuelto”. *Viaje por España...*, p. 174.
- 21 F. Alonso Romero ha aportado al respecto la significativa mención a Finisterre que Geoffrey Chaucer introdujo a finales del siglo XIV en el prólogo a *The Canterbury Tales*, en esta ocasión para avalar la

este incremento del comercio marítimo que se fue organizando desde el siglo XII ante las costas de Galicia, Elisa Ferreira subrayó acertadamente la mala fama que en paralelo iba adquiriendo este litoral, como costa aviesa y peligrosa, temida por los navegantes<sup>22</sup>.

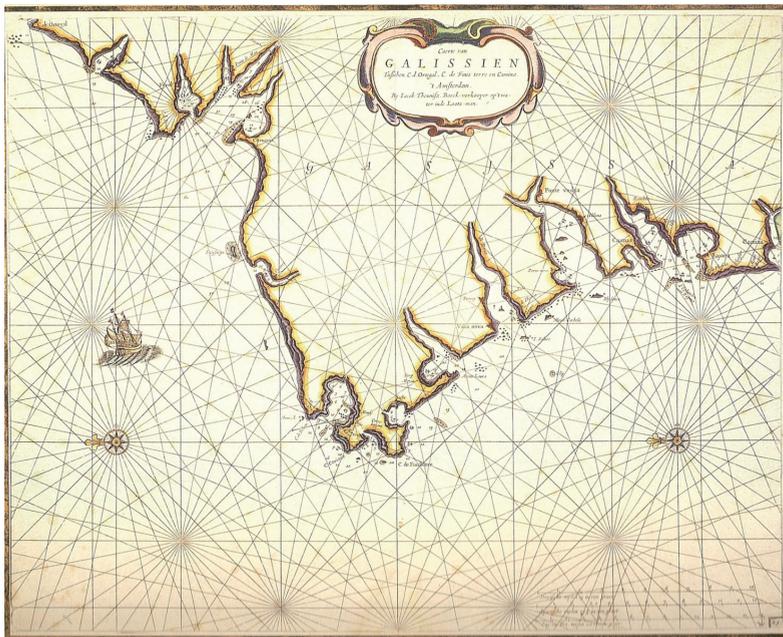
Los peligros de la costa gallega afloran en un interesante testimonio literario, referido en esta ocasión a otro de los cabos mejor conocidos para los navegantes como era el cabo Vilán, inicialmente denominado “Belén” o “Velem” según los documentos más antiguos en los que aparece señalado<sup>23</sup> (Fig. 1). Su inconfundible silueta desde el mar, configurada por varios promontorios de rojizo granito, junto a la dificultad añadida de pasar tanto el islote del Vilán de Afora situado en su extremo como el cercano bajo Bufardo, justifican que se convirtiera en uno de los puntos más peligrosos de un tramo litoral que a partir de aquí ya se abría hacia el nordeste. Su presencia puede intuirse en la obra *Orlando furioso* (1532) de Ludovico Ariosto, en el episodio en que el barco que transporta a Isabella, hija del rey de “Gallizia”, naufraga tras pasar a la altura de “Mongia”:

*Voltati sopra Mongia eramo a pena,  
quando ci assalse a la sinistra sponda  
un vento, che turbó l'aria serena,  
e turbò il mare, e al ciel gli levò l'onda.  
Salta un maestro ch'a traverso mena,  
e cresce ad ora ad ora, e soprabonda;  
e cresce e soprabonda con tal forza,  
che val poco alternar poggia con orza.*

- 
- pericia de un navegante que frecuentaba los litorales más difíciles. Alonso Romero, op. cit., p. 7. Entre los peregrinos que se acercaron hasta Finisterre se reiteran las observaciones sobre el mar embravecido, como Sebastian Ilsung de Augsburg en 1446. En cambio, Erich Lassotta de Steblovo, con ocasión de su paso ante las costas gallegas en el año 1584, condensó en expresivas palabras el júbilo y alegría de la tripulación al rebasar el cabo Finisterre: “El 5 de octubre, después de haber luchado casi todo el tiempo con vientos adversos, empezando también a faltarnos las provisiones, y especialmente pan y agua, apercibimos con gran júbilo y alegría el cabo *Finis Terrae* (o *Nerium Promontorium*), en Galicia, por la mañana, y por la tarde, cerca de Munxia, entramos en el puerto”. García Mercadal, op. cit., t. I, p. 1272. El mismo sentimiento de seguridad para los marinos aparece señalado a mediados del XVI por el licenciado Molina al citar Finisterre como el cabo “más nombrado que ay en España, y tan deseado de ver de muchas gentes”: B. S. de Molina, *Descripción del Reyno de Galicia...*, Mondoñedo, 1550, fol. 23.
- 22 Aunque medien siglos de diferencia, no puede ser más contundente la aseveración de Bougard en *Le petit Flambeau de la mer; ou le véritable guide des pilotes côtiers...* (Le Havre, 1691, p. 228), cuando afirmaba que “tous ces passages sont neanmoins dangereux, et on n’y doit passer que par la nécessité”. Citado por Ferreira Priegue, op. cit., p. 47.
- 23 Junto a las indicaciones de navegantes genoveses y venecianos que recogen algunos portulanos medievales, aparece como “Belem” y “Velem” en varias cartas holandesas de hacia 1570, 1605 y 1666, y como “Bellam” en otra inglesa de 1675; en cambio, una carta francesa de 1693 lo nombra “Veillane”, ya como forma intermedia al definitivo Villano/Vilán, todas reproducidas en *Cartografía de Galicia...*, cartas n° 1, 3, 4 y 5. En estas y otras cartas náuticas se aprecia igualmente la evolución en la denominación del cabo Touriñán, desde “Coriano”, “Corrian” o “Corianne” a “Toriane”.

*Non giova calar vele, e l' arbor sopra  
corsia legar; né ruinar castella;  
che ci veggian mal grado portar sopra  
acuti scogli, appresso alla Rocella.  
Se non ci aiuta quel che sta di sopra,  
ci spinge in terra la crudel procella.  
Il vento rio ne caccia in maggior fretta,  
che d' arco mai non si aventò saetta<sup>24</sup>*

Aunque en alguna ocasión se identificó esta “Mongia” con la villa vizcaína de Mungia, parece más coherente con la oriunde de Isabella que la localidad aludida fuera un enclave de la costa gallega. Mongia se correspondería, y en ello coinciden las últimas ediciones críticas de la obra de Ariosto, con Muxía<sup>25</sup>, puesto que la misma versión de este topónimo –“Mongia”– reaparece en diferentes portulanos medievales como el Portulano Magliabecchiano (ca. 1400), al ofrecer las indicaciones para la entrada en las rías de Ca-



**Figura 1.** La costa gallega en una carta náutica holandesa de 1666 (Cartografía de Galicia, cartas náuticas n° 4).

24 L. Ariosto, *Orlando Furioso*, Venezia, 1532 [Ed. Garzanti, Milano, 1992], Canto XIII, Est. XV-XVI.

25 “Mongia; Borgo in Galizia fra il capo Belem e il capo Coriana (Bolza)”, según se anota en L. Ariosto, *Orlando furioso* (edizione con commento di Pietro Papini), Firenze, 1916, p. 144; o en la reciente edición a cargo de Lanfranco Caretti, Torino, 1996, p. 371.

mariñas y Muxía: “Porta la glesia de Santa Maria de Mongia de schoua tra de le seche che stano levante ponente e Santa Maria del monte....”<sup>26</sup>. Dado que el texto de Ariosto sitúa la nave de Isabella apenas sobrepasada Mongia/Muxía, no sería aventurado suponer que fue a la altura del cabo Vilán donde los violentos vientos comenzaron a sacudir la embarcación por el costado de babor hasta empujarla a tierra (Fig. 2), lo que confirmaría su rumbo remontando la costa gallega hacia el nordeste, en la que también era la ruta más habitual en el viaje de ida para los navegantes italianos<sup>27</sup>.

A finales del siglo XVI, en octubre de 1596, un temporal ocasionó el hundimiento en las inmediaciones del cabo Finisterre de varios barcos de la flota que se iba a reunir en Ferrol bajo el mando de Martín de Padilla, una de las armadas contra Inglaterra organizadas en tiempos de Felipe II<sup>28</sup>.

También cabe responsabilizar al mal tiempo de otro de los primeros naufragios documentados, el que afectó a René-Auguste de Chateaubriand (1718-1786), ya que así consta entre los recuerdos transmitidos a su hijo, el escritor François-René de Chateaubriand. Este naufragio habría tenido lugar en las costas de Galicia a finales de los años treinta o primeros cuarenta del siglo XVIII, según se refiere en *Memoires d’Outre-Tombe* y *Souvenirs*

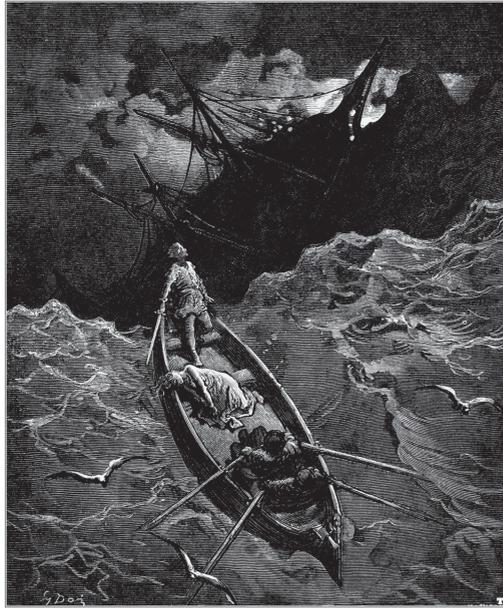


Figura 2. Ilustración de Gustave Doré para el episodio del naufragio de Isabella, 1880 (*Orlando Furioso*, Canto XIII, Estanze 17).

- 
- 26 Texto que transcribe Ferreira Priegue, op. cit., p. 48. “Mongia” reaparecerá más tarde en la descripción de Galicia del Licenciado Molina: Molina, op. cit., fol. 22. En cuanto al viaje de Erich Lassota, el topónimo consignado fue “Munxia”, como se indicaba en la nota nº 21.
- 27 La presencia italiana en los puertos del finisterre galaico, comerciando con paños y telas, se atestigua, entre otros hechos, por la advocación a san Marcos de la iglesia parroquial de Corcubión. J. Martínez Mera, V. Castiñeira Castro, *A Costa da Morte. Apuntes para su historia*, Cee, 2001, pp. 26-27. En cuanto a la inverosímil circunstancia de arribar tan rápidamente a La Rochelle -“Rocella”-, obviando las jornadas de navegación necesarias, pudiera entenderse como una forzada abreviación de las rutas de cabotaje activadas durante la plena Edad Media, como los gascones que enlazaban las costas gallegas con La Rochelle, o los navegantes italianos que llegaban hasta Aquitania y Bretaña, según Ferreira Priegue, op. cit., p. 75.
- 28 M. San Claudio documenta la existencia de restos, sobre todo piezas de artillería, de un buque que podría pertenecer a esta flota en la zona conocida como Petón dos Oídos, apenas rebasado hacia el norte el cabo Finisterre. M. San Claudio, op. cit., pp. 152, y 154-155.

*d'enfance*: “Naufragé sur les côtes de l’Espagne, des voleurs l’attaquèrent et le dépouillèrent dans la Galice; il prit passage à Bayonne sur un vaisseau et surgit encore au toit paternel”<sup>29</sup>. Aunque se hayan puesto en duda algunas aventuras transmitidas por Chateaubriand sobre su progenitor, los datos contrastados acerca del período en que participó en campañas pesqueras y comerciales, navegando desde Terra Nova a Génova, e incluso enrolado en buques de corso, permiten aceptar la posibilidad del mencionado naufragio, que debió ocurrir en Galicia por la subsiguiente mención al robo sufrido en el camino de retorno a Francia. La falta de más detalles impide extenderse sobre lo que quizás cabría considerar como un primer indicio de los expolios y pillajes dirigidos hacia los supervivientes de los naufragios y sus pertenencias. Lo cierto es que los pillajes protagonizados por los habitantes del litoral, espolcados por sus duras condiciones de subsistencia, se incorporarán en adelante al retrato de los peligros de la recortada costa gallega<sup>30</sup>. Así, a las numerosas islas y escollos adelantados a los principales cabos y acantilados se sumaron la incidencia de las nieblas o el frecuente azote de temporales y vientos del oeste como causas para que, en tiempos de navegación a vela, los cada vez más numerosos barcos en tránsito derivaran o acabaran chocando contra la costa<sup>31</sup>.

29 FR. de Chateaubriand, *Mémoires d’Outre Tombe*, Tome I, Livre I, Paris, 1904, p. 17; y *Souvenirs d’enfance et de jeunesse*, Paris, 1874, p. 13. Sobre la figura paterna y sus peripiecas como marino se ha ocupado monográficamente G. Collas, *Un Cadet de Bretagne au XVIIIe siècle: René-Auguste de Chateaubriand, comte de Combours, (1718-1786): d’après des documents inédits sur la vie maritime, féodale et familiale en Bretagne au XVIIIe siècle*, Paris, 1949, pp. 18-21.

30 Como se indicaba líneas atrás al mencionar los antecedentes medievales, la tradición de la raquería, o incluso los esporádicos pillajes, no deben ser confundidos con deliberados comportamientos criminales para hacer naufragar barcos. Estas supuestas prácticas de los naufragadores pertenecen al terreno de la leyenda, como lo prueban los increíbles e inútiles recursos de los que se valían —candiles o faroles colgados de cuernos de vacas en noches de temporal—, pese a que hayan encontrado acogida y credibilidad en publicaciones como las de F. de Ramón y Ballesteros, *Fantasías y realidades de la Costa de la Muerte*, Santiago, 1976, p. 70; y especialmente F. Patricio Cortizo, quien las combina con quiméricas conspiraciones dirigidas desde Londres para crear un argumento fantástico, en franca contradicción con las dificultades para establecer cualquier comunicación, todavía a comienzos del siglo XX, con los puntos más extremos de la costa gallega: F. Patricio Cortizo, *Historia da costa galega e os seus naufraxios (séculos I ó XIX)*, Santiago, 2000. Las evidencias que prueban que estas leyendas han de considerarse como un cargamento de contrabando, que acabó arribando a Galicia procedente de otros ámbitos ya en fechas muy recientes, se comentan más adelante en las páginas 270 a 271.

31 Así lo destacaba José Cornide a finales del siglo XVIII: “Su costa es igualmente brava y de las más ásperas de este reino, así por sus peñas como por lo avanzada que está a la mar y expuesta al oeste”. J. Cornide, *Descripción circunstanciada de la costa de Galicia, y raya por donde confina con el inmediato reino de Portugal hecha en el año de 1764* (X.L. Axeitos, ed.) Sada-A Coruña, 1991, f. 53, p. 89. Esta observación general se completa con otra apreciación sobre el puerto de Camariñas y el amparo que ofrecía a los barcos que habían superado el cabo Finisterre: “Este puerto es de mucha consideración por estar situado en las inmediaciones del cabo de Finisterre, donde las embarcaciones suelen padecer y necesitar repararse” (op. cit., f. 52). Para los barcos que no llegaban a pasar el cabo Finisterre, el puerto de Muros era otra de las opciones de refugio, como le sucedió a Gaspar Melchor de Jovellanos en marzo de 1810, cuando la furia de los vientos estuvo a punto de arrojar el barco en que viajaba contra la isla de Ons, siendo tratados en Muros como “verdaderos naufragos”. F. Carantoña Dubert, *La estancia de Jovellanos en Muros de Galicia*, Gijón, 1997; M. Álvarez-Valdés y Valdés, *Jovellanos: vida y pensamiento*, Oviedo, 2012, pp. 527-528; episodio también citado por Alonso Romero, op. cit., p. 38.

Retornando al cabo Finisterre, la atracción por este confín del mundo encaminó los pasos del viajero inglés George Borrow, quien, tras visitar Santiago de Compostela, fue a concluir allí su particular peregrinación para difundir la Biblia por tierras galaicas, en el verano de 1837. El propio Borrow confesó que su ardiente deseo por visitar Finisterre se debía a una circunstancia personal, ya que el año anterior se había librado, casi milagrosamente, de naufragar y perecer frente a aquel punto extremo del Viejo Mundo, lo que le indujo a pensar que llevar el Evangelio a un lugar tan apartado sería una buena manera de cumplir su deuda con Dios<sup>32</sup>. El panorama que se ofreció ante sus ojos no defraudó sus expectativas, ponderando la belleza severa y agreste de aquella costa salvaje, en una descripción llena de matices sobrecogedores, totalmente acorde con la categoría de lo sublime que el propio Borrow introduce entre los adjetivos aplicados<sup>33</sup>.

*It was not without reason that the Latins gave the name of Finis terrae to this district. We had arrived exactly at such a place as in my boyhood I had pictured to myself as the termination of the world, beyond which there was a wild sea, or abyss, or chaos. I now saw far before me an immense ocean, and below me a long and irregular line of lofty and precipitous coast. Certainly in the whole world there is no bolder coast than the Gallegan shore, from the debouchement of the Minho to Cape Finisterre. It consists of a granite wall of savage mountains, for the most part serrated at the top, and occasionally broken, where bays and firths like those of Vigo and Pontevedra intervene, running deep into the land. These bays and firths are invariably of an immense depth, and sufficiently capacious to shelter the navies of the proudest maritime nations. ...*

*As for myself, when I viewed that wide ocean and its savage shore, I cried, "Such is the grave, and such are its terrific sides; those moors and wilds, over which I have passed, are the rough and dreary journey of life. Cheered with hope, we struggle along*

32 Borrow había navegado frente a este cabo en dos viajes anteriores, ocurriendo el paso más dramático en noviembre de 1836, ante la conjunción de fuertes vientos, un excesivo acercamiento a la costa y la avería de las máquinas de vapor, cuando se dirigía desde Inglaterra a Cádiz para firmar el contrato para imprimir su versión en castellano del Evangelio. G. Borrow, *The Bible in Spain, or the Journeys, Adventures, and Imprisonments of an Englishman, in an attempt to circulate the Scriptures in the Peninsula*, London, 1843 [ed. 1923], pp. 209-211. De su estancia en Finisterre se ocupó A. de las Casas, "Mr. Borrow por Finisterre", en *Memoria. Instituto Nacional de Enseñanza Media de Noya*, Noya, 1935, pp. 33-61.

33 Conocedor de los textos antiguos sobre el fin del mundo y la leyenda del abismo que aguardaba tras el océano, Borrow emplea calificativos que describen esta costa como un lugar salvaje e indómito, trasladando la atemorizadora sensación de encontrarse frente a una inmensidad que como individuo, consciente de la precariedad y vulnerabilidad de su existencia, no puede abarcar. Unos paisajes que a través de su captación por los sentidos suscitan pensamientos trascendentes, como le ocurre a Borrow al comprender la fuerza destructora del Atlántico. Se trata de una caracterización perfectamente acomodada a los lugares hórridos que R. Bodei ha señalado como nuevo objeto de interés desde el siglo XVIII, cuando se produjo una inversión del gusto hacia la posibilidad de experimentar un placer mezclado con el terror y el espanto, bases de una experiencia estética sublime tal como fue entendida en especial en Inglaterra. R. Bodei, *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje*, Madrid, 2011, pp. 19-35.

*through all the difficulties of moor, bog, and mountain, to arrive at what? The grave and its dreary sides Oh, may hope not desert us in the last hour hope in the Redeemer and in God!"...*

*On all sides there was grandeur and sublimity*<sup>34</sup>.

Los temores manifestados por Borrow se confirmaron unas décadas más tarde, cuando la concatenación de naufragios, en el contexto de intensificación del tránsito de barcos ante las costas gallegas, sirvió para propagar de nuevo la mala fama de estas aguas. Así se desprende de otros relatos de viajeros, entre los que destaca el del escritor danés Hans Christian Andersen, cuyo navío se vio zarandeado por un repentino temporal a la altura del "Kap Finestirre" el 15 de agosto de 1866. Tras anotar la relativa seguridad de haber divisado la luz de su faro, ante los sobresaltos que le provocaban los golpes de mar Andersen no pudo evitar, de manera muy similar a Borrow, los más dramáticos pensamientos sobre la muerte y el frío destino de acabar reposando en las profundidades<sup>35</sup>.

Lo cierto es que desde las primeras décadas del siglo XIX, en el marco de la expansión del tráfico marítimo impulsada por las potencias coloniales, especialmente Inglaterra, la costa de Galicia se estaba convirtiendo en paso obligado para las grandes rutas transoceánicas. Al creciente número de barcos que bordeaban este litoral, o lo usaban como referencia para sus recaladas, se sumaron además las líneas de vapores entre Inglaterra, España y Portugal, como las promovidas desde 1835 por la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*. Esta compañía, fundada en 1822, fue estableciendo sucesivos enlaces hacia Vigo, Oporto, Lisboa y Cádiz, inaugurando en el año 1845 una nueva línea regular de vapores entre Southampton y A Coruña, con una frecuencia de tres barcos mensuales, que partían de puerto inglés los días 7, 17 y 27 de cada mes. La justificación para esta conexión marítima residía en la relativa rapidez con la que desde A Coruña se alcanzaba la Meseta, dado que coincidiendo con el desembarco de los viajeros el gobierno español había decidido crear un servicio de carruajes para que también gracias a tres salidas cada mes pudieran trasladarse hasta Madrid<sup>36</sup>.

34 Pese a la aparente calma de aquel día, Borrow no dejó de apreciar en ciertos signos, como el rugido constante del mar, tras los que acechaba la verdadera faz de Finisterre como violento escenario de borrascas, un peligro latente para los diez mil barcos que anualmente estimaba que cruzaban aquellas aguas: "Even on the calmest day there is a rumbling and a hollow roar in that bay which fill the heart with uneasy sensations". Borrow, op. cit., pp. 429-434.

35 H.C. Andersen, *Et Besog i Portugal 1866*, Kjøbenhavn, 1868, pp. 168-169 Acceso internet: [http://www.andersen.sdu.dk/vaerk/register/info\\_e.html?vid=721](http://www.andersen.sdu.dk/vaerk/register/info_e.html?vid=721) [Consulta: 22/12/2012]. Cuatro años más tarde, en septiembre de 1870 se hundió a la altura del cabo Finisterre, azotado por un temporal que evidenció sus graves defectos de diseño, el acorazado inglés *Captain*, en el que fue el naufragio más dramático en vidas humanas de todos los ocurridos en las costas gallegas, al perecer 488 tripulantes. San Claudio, op. cit., pp. 152-156.

36 Ventajas comentadas en la publicidad de la nueva línea de vapores hacia el puerto coruñés, tal como se publicaba en *The Times*, 19/05/1845, p. 1. Sobre esta compañía y sus vapores, a la que pertenecía el *Great Liverpool*, naufragado en 1846 en Gures, véase la documentada aportación de J. Campos Calvo-Sotelo, *Náufragos de antaño. Los grandes naufragios en la Costa de la Muerte en el siglo XIX*, Barcelona, 2002, pp. 67-107.

Paralelamente, en España el final de la guerra carlista y la etapa más estable del reinado de Isabel II posibilitaron un impulso general a las obras públicas, entre las que se incluyeron ya los faros como ayudas indispensables para la navegación<sup>37</sup>. Por orden del Ministerio de la Gobernación, el 4 de enero de 1842 se creó una Comisión de Faros, integrada por ingenieros de Caminos y oficiales de la Armada, para estudiar el sistema que debía implantarse en las costas de España y Ultramar, en beneficio tanto de los navegantes nacionales como extranjeros. Directamente inspirada en la francesa *Commission des Phares*, establecida en 1811, esta comisión reunió información sobre las escasas luces existentes en las costas españolas para, de acuerdo con las cartas hidrográficas disponibles, decidir los puntos más peligrosos en los que emplazar los futuros faros. En medio de sus primeros trabajos, una petición de dos comerciantes vigueses, los señores Menéndez y Bárcena, testimonia la acuciante necesidad de estas señales, puesto que en la ría de Vigo, en las fechas en las que se acababa de establecer la línea de vapores dependiente de la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, no había ninguna luz para orientar la entrada a puerto. La propuesta de estos comerciantes, como representantes de dicha compañía, consistía en colocar provisionalmente en el balcón de su casa una luz que sirviera de ayuda para los vapores ingleses que arribaban de noche al puerto, idea que a los integrantes de la Comisión les pareció contraria al decoro nacional<sup>38</sup>. Ante las paralelas gestiones por vía diplomática, la Comisión de Faros resolvió finalmente la instalación de un faro en el puerto de Vigo: el futuro faro del monte de A Guía, encendido el 27 de abril de 1844<sup>39</sup>. Las costas de Galicia, que hasta entonces sólo contaban con la luz de la Torre de Hércules<sup>40</sup>, pasaban a disponer de un primer faro moderno, con aparato de alumbrado

---

37 Hasta la fecha clave que supuso la aprobación en 1847 del primer plan de alumbrado marítimo sólo existían en las costas de España 20 luces, la mayoría con obsoletos e insuficientes aparatos de alumbrado. Sobre el contexto histórico y aspectos técnicos que rodearon la organización de la señalización marítima en España durante el siglo XIX véase M.A. Sánchez Terry, *Los faros españoles: historia y evolución*, MOPT, Madrid, 1991, pp. 131-143.

38 La solicitud había sido remitida por el ministro plenipotenciario de S.M. Británica al ministro de Estado, quien la trasladó a la Comisión de Faros en oficio del 29 de julio de 1842. En parecidas circunstancias, por el tránsito de vapores ingleses de la misma compañía, a comienzos del año 1846 el cónsul inglés en A Coruña pidió que se instalara un farol en el castillo de san Antón: una señal provisional para balizar las peligrosas peñas de las Ánimas que efectivamente funcionó desde el mes de marzo, a cargo de la Comandancia de Marina. De estas circunstancias se da cuenta en J.A. Sánchez García, *Faros de Galicia. Historia y construcción de las señales luminosas en un finisterre atlántico*, A Coruña, 2004, pp. 46-47 y 268.

39 El asunto se trató en la cuarta reunión de la Comisión de Faros, celebrada en agosto de 1842, aceptando la necesidad de una luz para el puerto vigués, que además sería completada por otro faro a construir en las islas Cíes, ya de primer orden. Resolución recogida en J. Hernando Requejo, "Los Ingenieros de Caminos, los faros y los puertos", *Revista de Obras Públicas*, nº 3206, septiembre de 1982, pp. 591 a 594; y Sánchez García, op. cit., pp. 47 y 487-500.

40 En uso desde enero de 1791, una vez finalizada la reconstrucción neoclásica del viejo faro romano. La Torre de Hércules aparece como el único faro de las costas gallegas en la contestación enviada en 1838 a una petición de información por parte de la *Société Générale des Naufrages*, promovida por el conde Augusto Godde de Liancourt. Sánchez García, op. cit., p. 41 y nota 85.

por lámpara de aceite y óptica catadióptrica, según el sistema del ingeniero francés Augustin Fresnel que pronto se generalizaría en otros faros españoles.

En este contexto, debido a la amplitud y frecuencia de sus líneas comerciales se comprende que fueran sobre todo barcos de bandera inglesa los protagonistas de buena parte de los naufragios ocurridos en el siglo XIX. La repercusión de estos siniestros se amplificó además por la entrada en acción de la prensa periódica de aquel país, al incidir, no siempre con objetividad, en las vertientes más dramáticas y lamentables. Entre los primeros casos objeto de comentario destaca el *Solway*: un vapor correo perteneciente a la *Royal Mail Steam Packet Company*, botado en 1842 dentro del grupo de navíos de esta compañía conocidos, en referencia a su principal destino, como *West Indies Mail Steamers*. El *Solway* naufragó en la noche del 7 de abril de 1843 a unas 20 millas al oeste de A Coruña, al chocar contra un escollo a su paso frente al arenal de Baldaio, debido probablemente a un exceso de confianza de su capitán, que había dado orden de navegar a toda máquina pero sin guardar una prudente distancia de la costa<sup>41</sup>.

No debieron ser muy diferentes los motivos que provocaron la pérdida del vapor *Great Liverpool* (Fig. 3). En ruta desde Alejandría a Southampton, la mar gruesa, el

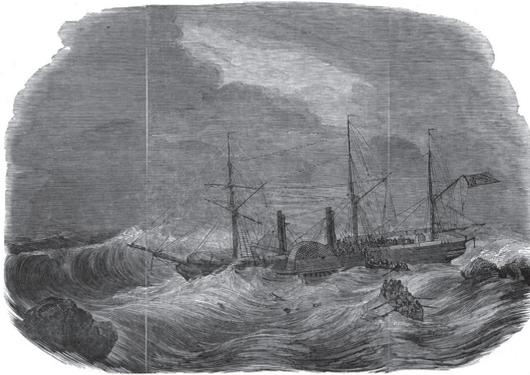


Figura 3. Naufragio del *Great Liverpool*, 1846 (Illustrated London News, 14/03/1846).

fuerte viento del suroeste y la corriente, de nuevo en conjunción con un rumbo demasiado ceñido a la costa, acabaron propiciando que golpeará contra un escollo, hundiéndose a la altura de la playa de Gures (Cee), el 24 de febrero de 1846<sup>42</sup>. Sólo hubo tres fallecidos, una mujer, una niña y su aya india, pero el hecho de que la primera fuera la viuda del Dr. Archer, que había pertenecido al *17th regiment of Foot* de Su Majestad, pudo tener algo que ver,

41 Estas circunstancias, objeto de posterior investigación, se relatan en “Miscellaneous”, *The Spectator*, 22/04/1843, pp. 366-367; y *The Times*, 08/05/1843, p. 7. El buen estado de la mar, sólo alterado por una fresca brisa y algunas nieblas sobre la costa, evitó que el número de víctimas fuera más elevado, limitándose a 35 pasajeros, en tanto que 98 tripulantes se salvaron. Los datos sobre este naufragio, ocurrido sólo un año después de establecerse la arribada de los vapores de la Royal Mail en A Coruña, desde donde partían para cruzar el Atlántico en dirección a Cuba y las Antillas, se encuentran también comentados en Campos Calvo-Sotelo, op.cit., pp. 53-62; y R. Lema, *Costa da Morte. Un país de sueños y naufragios*, Malpica, 2011, p. 213.

42 “Loss of the *Great Liverpool*”, *The Times*, 09/03/1846, p. 5. Pese a recogerse en la publicación de A. de las Casas ya citada sobre la estancia de Borrow –nota nº 32–, en la que el siniestro se aderezaba con románticos detalles, la pérdida de este buque no se menciona en una de las obras de mayor interés para este tema de los naufragios en la Costa de la Muerte, la de Baña Heim.

junto a las valiosas mercancías que transportaba el buque, con la activación de nuevas gestiones diplomáticas, ahora orientadas a mejorar la seguridad en el paso frente al cabo Finisterre, pese a que no había sido allí donde se había producido el naufragio. Así, en el mes de abril de 1846 llegó a manos del director general de la Armada un oficio de Estado recogiendo el apremio con que el ministro plenipotenciario de S. M. británica instaba al Gobierno español sobre la conveniencia de construir un faro de primera clase en el cabo Finisterre, como consecuencia de “el desastroso naufragio del buque de vapor inglés *Great Liverpool*”<sup>43</sup>.

En cuanto a la actitud de la prensa inglesa, sus textos se centraron sobre los lamentables comportamientos de algunos habitantes locales que se dedicaron al pillaje de los bienes arrojados por el mar, ante la pasividad, e incluso colaboración, de los carabineros enviados para proteger las mercancías, entre las que figuraban valiosos objetos de plata y marfil. El testimonio aportado por el capitán, pocos días antes de suicidarse, fue especialmente duro en este sentido:

*On getting on shore I found several articles of different kinds had already floated there, and a number of the people of the coast had come down and were plundering all they could get away, though all means were taken to prevent it. In fact we have been most shamefully plundered and robbed in every possible way*<sup>44</sup>.

Pese al auxilio de un barco enviado desde Corcubión, y que otros testimonios, como el de un anónimo pasajero publicado en el mismo periódico, agradecían la amabilidad y hospitalidad de las gentes de la zona que habían acogido a los naufragos en sus humildes moradas –“the extreme kindness and hospitality of the Spaniards towards us; they did all in their power to relieve our wants even supplying us with clothes *gratis*”–, la impresión más negativa sobre los actos de pillaje prevaleció ante cualquier otra circunstancia. Así, con posterioridad a este naufragio las descripciones de los peligros naturales de la costa

43 Petición fechada en Madrid a 15 de abril de 1846. Como conclusión de los trabajos de la comisión de investigación sobre el naufragio del *Great Liverpool* se decidió también impedir que los buques pasaran a menos de 20 millas del cabo Finisterre. Por entonces, otro comerciante español, llamado Carlos Jiménez, solicitó en abril de 1846 autorización para establecer por su cuenta un fanal de luz giratoria en el cabo Finisterre, proponiendo un sistema de concesión a la usanza inglesa. Campos Calvo-Sotelo, op. cit., pp. 106-107; y Sánchez García, op. cit., p. 47.

44 Relato del capitán Mc’Leod insertado en el mismo número del *Times* citado en la nota 42. En la prensa gallega se llegaron a magnificar esos casos de pillaje con la invención de una historia sobre un pasajero asesinado por un ribereño para hacerse con sus pertenencias, mentira que llegó hasta Madrid, siendo posteriormente desmentida, como apunta acertadamente Campos Calvo-Sotelo, op. cit., p. 91. En realidad, la mención a las prácticas de los raqueros del finisterre gallego, aun sin llegar a acusarlos de pillaje, ya se remontaba años atrás, puesto que el *Semanario Pintoresco Español* había publicado en 1840 un relato de viajero de José María Gil, en el que junto a la pesca y el ocasional contrabando se describía cómo durante el invierno, en tiempo de recios temporales, los hombres de esta costa se apostaban en las peñas frente al mar para escudriñar cualquier resto o bien que arribara procedente de un naufragio: G.L., “Los gallegos de Finisterre”, *Semanario Pintoresco Español*, año 1840, nº 7, 16 de febrero, pp. 49-52. Texto completo reproducido en Alonso Romero, op. cit., p. 54.

gallega comenzaron a entremezclarse con las críticas a la pobreza y escaso nivel de vida de sus habitantes, lo que, en conexión con lo apartado y desconocido del país, sirvió para que los episódicos casos de pillaje fueran dibujando un paisaje cada vez más siniestro.

En realidad, los responsables de combinar estos ingredientes, base de la futura leyenda negra de la Costa de la Muerte, estaban proyectando sobre Galicia una serie de tópicos de larga tradición en otras zonas costeras, como lo prueba que los mismos contenidos sobre enclaves plagados de asechanzas y gentes despiadadas se aplicaran, ya desde siglos atrás, para caracterizar al Finistère francés. Con punto de partida en las primeras impresiones redactadas ya en 1636 por el viajero F.N. Dubuisson-Aubenay sobre los habitantes de la Ile de Sein<sup>45</sup>, más tarde confirmadas por el más divulgado testimonio de J. Cambry en 1799<sup>46</sup>, la expansión de la navegación por aquellos parajes a lo largo de los siglos XVII y XVIII, con su paralelo tributo en naufragios, validó la acuñación y puesta en circulación de la leyenda acerca de una costa asesina y sus inhumanos saqueadores y naufragadores<sup>47</sup>. Los antecedentes históricos en la práctica de *aller au bris*, una costumbre tan ancestral como natural para los habitantes costeros, se interpretaron en el siglo XIX bajo los prejuicios derivados del desconocimiento de unas regiones periféricas, mal comunicadas y atrasadas, lo que sirvió como molde para que los escritores y folkloristas románticos dieran forma a una de las leyendas más siniestras<sup>48</sup> (Fig. 4). La fascinación romántica por la bestialidad y detalles macabros que habrían tenido lugar en el escenario de aquella “côte funèbre”, se proyectó incluso a otras regiones, como fue el caso de

45 Sus acusadoras palabras excedían los límites del pillaje, al responsabilizar a los isleños de los naufragios por medio del criminal encendido de fuegos nocturnos: “gens sauvages qui courent sus aux naufragans, vivans de leurs débris et allumans des feux en leur isle, en des lieux de péril, pour faire faire naufrages aux passans le Raz, ainsy que Nauplius fait jadis aux Grecs passans le Caphanéé”. François-Nicolas Baudot Dubuisson-Aubenay, *Itinéraire de Bretagne en 1636* (reed. Nantes, 1898), t. I, p. 112.

46 Cambry obviaba las supuestas prácticas de los naufragadores para incidir en los pillajes y robos: “La baye d’Audierne forme un arc dont les extrémités sont la pointe de Penmarck et le Bec-du-Raz; malheur aux navigateurs qu’un vent affale sur ces côtes hérissées de rochers. Sans un miracle, sans une saute de vent très rare, il est dans l’impossibilité de se relever, il faut périr; le pilote qui de la côte voit les inutiles efforts des matelots, indique avec précision l’heure du naufrage: l’honnête homme palpe à la vue du danger, l’impitoyable habitant de ses rives s’arme de crocs, de cordes, va se cacher dans les rochers pour y saisir ce que la mer transportera sur le rivage; il attend sa proie accroupi pour échapper à l’œil des surveillans. Jadis, il assommoit le malheureux qui lui tendoit le bras, en échappant au courroux des flots, il l’enterroit et le dépouilloit sans pitié; il est plus humain à présent, il accorde la vie, ne tue que rarement, mais il vole; en vain la forcée armée tente, quelquefois, de s’opposer à cet affreux désordre”. J. Cambry, *Voyage dans le Finistère ou État de ce département en 1794 et 1795*, Paris, 1797-1798, t. II, pp. 261-262.

47 Las criminales acusaciones contenidas en las obras de Dubuisson-Aubenay y Cambry han sido sometidas a análisis y crítica, desmontando sus falsedades, en R. Gast, *Des Phares et des hommes*, Paris, 1985, pp. 134-137; A. Cabantous, *Les côtes barbares. Pilleurs d’épaves et sociétés littorales en France, 1680-1830*, Fayard, Paris, 1993; y más recientemente P. Cornec, *Pilleurs du Cap! Le pillage d’épaves dans les paroisses du Cap-Sizun au 18e siècle*, Audierne, 2001. Para las islas Británicas, la desmitificación de la criminal reputación de sectores como la costa de Cornualles ha sido abordada en el riguroso estudio de C. Pearce, *Cornish Wrecking, 1700-1860. Reality and Popular Myth*, Suffolk, 2010.

48 Entre otros autores, la aportación del historiador Jules Michelet fue decisiva para crear y extender la peor fama del Finistère francés, con todo el catálogo de tópicos que luego reaparecerán en Galicia, como

Galicia, donde estas patrañas se aclimataron y arraigaron profundamente, aunque no existirían datos históricos sobre los que apoyarlas.

Una prueba acerca del papel de los escritores románticos en la creación de la leyenda sobre la Costa de la Muerte gallega se puede localizar en las palabras consignadas por el viajero inglés Richard Ford. Su divulgadísima guía sobre España, *A Handbook for Travellers in*

*Spain* (1845), incluía en la primera edición un pasaje sobre el cabo Finisterre –enfático como *El Cabo*– en el que se comentaba su ya convencional consideración como fin del mundo, tanto a partir de los textos clásicos como de recientes teorías sobre los pueblos célticos y su lengua<sup>49</sup>, pero sin otra alusión al ámbito de la navegación más que una relación de victorias navales británicas acaecidas en aquellas aguas:

*...the noble Cape El Cabo, which is seen in all its glory from El Pindo, rises grandly about 2 long L. distant. Now we have reached the western end of the old world -The Promontorium Nerium, Finisterrae. This Land's End was the district of the Arotebrae,*



**Figura 4.** Ilustración sobre las supuestas prácticas de los naufragadores en el Finistère francés (Zurcher y Margollé, *Naufragios célebres*, 1886, p. 266).

los saqueadores feroces como lobos, los fanales colgados de cuernos de vacas, o la historia del dedo arrancado brutalmente para obtener el anillo de una moribunda: “Rien de sinistre et formidable comme cette côte de Brest; c’est la limite extrême, la pointe, la proue de l’ancien monde. Là, les deux ennemis sont en face: La terre et la mer, l’homme et la nature. Il faut la voir quand elle s’émeut, la furieuse, quelles monstrueuses vagues elle entasse à la pointe Saint Mathieu, à cinquante, à soixante, à quatre-vingts pieds; l’écume vole jusqu’à l’église ou les mères et les sœurs sont en prières. Et même dans les moments de trêve, quand l’océan se tait, qui a parcouru cette côte funèbre sans dire ou sentir en soi: *Tristis usque ad mortem!* [...] La nature est atroce, l’homme est atroce, et ils semblent s’entendre. Dès que la mer leur jette un pauvre vaisseau, ils courent à la côte, hommes femmes et enfants; ils tombent sur cette curée. N’esperez pas arrêter ces loups, ils pilleraient tranquillement sous le feu de la gendarmerie. Encore s’ils attendaient toujours le naufrage, mais on assure qu’ils l’ont souvent préparé. Souvent, dit-on, une vache, promenant à ses cornes d’un fanal mouvant, a mené les vaisseaux sur les écueils. Dieu sait alors quelles scènes de nuit! On en a vu qui, pour arracher une bague au doigt d’une femme qui se noyait, lui coupaient le doigt avec les dents”. J. Michelet, *Tableau de la France: géographie physique, politique et morale*, Paris, 1833, t. I, pp. 8-9.

49 La combinación de análisis lingüísticos e históricos iniciados a comienzos del siglo XVIII por Paul-Yves Pezron para justificar la expansión de los pueblos celtas dio lugar a una potente corriente de escritos que insistieron en los vínculos entre varios finisterres atlánticos, rastreando la posible fuente común de sus lenguas. En el siglo XIX fueron las publicaciones de James Cowles Prichard, a las que pudiera referirse Borrow, las que revisaron esas investigaciones sobre las naciones célticas y sus afinidades lingüísticas. M.A. Morse, *How the Celts came to Britain. Druids, Ancient Skulls and the Birth of Archaeology*, Stroud, 2005, pp. 19-33 y 58-66.

*Artabri, a word some fanciful Celtic etymologist interpret as Ar-ot-aber, a "hanging over the sea". The Atlantic is indeed glorious, even had it not been rendered doubly so by British victories*<sup>50</sup>.

En cambio, en la tercera edición de esta misma guía, aparecida en 1855, la última publicada en vida del autor, se detectan significativas variaciones de contenido, primero en la alusión al carácter incivilizado de los habitantes de la comarca de Finisterre –“as savage as their country”–, sospechosamente concordante con la misma observación ya realizada por Michelet acerca de las gentes del Finistère francés y su tierra. A continuación de esta primera muestra de prejuicios, el texto sobre el cabo Finisterre se amplía para incluir dramáticos calificativos sobre lo que ahora se define como “ironbound coast and fierce sea”:

*... the noble Cape, El Cabo, which is seen in all its glory from El Pindo, rise grandly at this, the western end of the old world -The Promontorium Nerium, Finisterrae. This Land's End was the district of the Arotebrae, Artabri, a word some fanciful Celtic etymologist interpret as Ar-ot-aber, a "hanging over the sea". This ironbound coast and fierce sea, delightful to poets and painters, but fatal to frail barks, is the fear of mariners. Here, Feb. 24, 1846, the Great Liverpool was lost on the shoals of Guros, 1 L from Corcubion. The natives plundered the wreck like ravenous wolves, and the passengers were pillaged by even the carabineros, the Spanish protective service, sent to guard them (Times, March 9, 1846)*<sup>51</sup>.

El recuerdo del naufragio del *Great Liverpool* evidencia que, tras los comentarios publicados en la prensa, Ford ha cambiado su visión de la costa gallega para cargar las tintas en los matices más aterradores y fatales, presentando no sólo un litoral peligroso, temido por los navegantes, sino incluso unos inhumanos habitantes comparados con alimañas, sin respeto alguno hacia las autoridades en su codicia por hacerse con cualquier botín que arribara a sus playas. Estas exageradas apreciaciones, empleando metáforas tomadas de la *Ilíada* y la Biblia, significativamente también dirigidas a los *wreckers* ingleses desde época medieval<sup>52</sup>, revelan el grado de fabulación de Ford a partir de los relatos

50 “Route LXXXV, Santiago to Cape Finisterre”, in *A Handbook for Travellers in Spain, and Readers at Home. Describing the Country and Cities, the Natives and their Manners; the Antiquities, Religion, Legends, Fine Arts, Literature, Sports and Gastronomy: with notices on Spanish History*, London, 1845, p. 679.

51 R. Ford, op. cit. [1855], pp. 617-618. La expresión “ironbound coast”, en referencia a su perfil acantilado y escabroso, fue traducida literalmente como “costa de ferro” en “Guía para ingleses dun país desconocido. O libro dos viaxeiros por España de Richard Ford”, *Cadernos A Nosa Terra. Galiza na ollada dos viaxeiros*, nº 12, maio 1992, p. 19.

52 La imagen sobre hombres presentados como lobos feroces, usada ya por Homero -*La Ilíada*, Libro XVI, líneas 415-419- y Mateo -*Evangelios*, 7, 15-20-, reaparece en *The Black Book of the Admiralty*, compilación inglesa del siglo XVI también con punto de partida en los *Rôles d'Oléron* franceses: “inhuman felons, more cruel than dogs or wolves enraged”. *The Black Book of the Admiralty* (Sir Travers Twiss ed.), London, 1873, vol. II, p. 465. Por tanto semeja probable que Michelet conociera estos precedentes cuando llamó “loups” a sus compatriotas del Finistère francés (ver nota nº 48).

periodísticos y otras fuentes anteriores, ya que ni siquiera disponía de información de primera mano, al no encontrarse en España cuando había ocurrido el naufragio del *Great Liverpool*. El impresionante cuadro sobre la costa del Finisterre gallego quedaba así esbozado en sus trazos principales, los que orquestarán un fatídico mito, ya extendido por el propio Ford a todo el litoral galaico en la presentación sobre los datos generales del país, en la que también insertaba un apunte sobre sus pésimos medios de comunicación terrestre, que no dejaban otra alternativa más que exponerse a los peligros de la navegación: “This province, whose ironbound coast is the terror of those who travel by sea, offers few facilities to wayfarers by land”<sup>53</sup>.

La realidad histórica contradice esta visión romántica, puesto que el lapso de tiempo que medió entre las citadas ediciones de la guía de Richard Ford fue crucial para la planificación y puesta en marcha del tan necesario alumbrado de las costas gallegas. Nuevas gestiones diplomáticas, tras las que se encontraban los intereses de la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*<sup>54</sup>, precedieron a la aprobación el 13 de septiembre de 1847 del Plan General de Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España, completado una década más tarde con el Plan General para el establecimiento de boyas y balizas (1858), que vino a cubrir la señalización de estuarios, ensenadas y rías. Adaptando la modélica clasificación francesa, el centenar de faros que debían alumbrar las costas españolas se organizaron en once de primer orden o categoría, los de mayor alcance luminoso; cinco de ellos se repartirían por la costa Cantábrica, correspondiéndole a Galicia dos, a ubicar en los sectores de Estaca de Bares-cabo Ortegal y Finisterre-Touriñán, asumiendo a la importancia de estos cabos para las recaladas de los buques procedentes del extranjero<sup>55</sup>. En cambio, entre los faros de segundo orden, para señalar otros cabos o islas de importancia, sólo se contempló la instalación de un único faro en las islas Cíes, seguramente por aquellas gestiones ya iniciadas años atrás. Los faros de tercer orden, destinados a alumbrar la entrada a las rías, se repartieron entre los asignados a Ribadeo, cabo Prior, Torre de Hércules de A Coruña, en este caso con la incorporación de nueva óptica y aparato de alumbrado, y Corrubedo. Finalmente, los faros de cuarto y quinto orden o fanales de puerto se emplazarían en Prioriño, islas Sisargas y aquellos puntos que podían facilitar la entrada en rías con puertos, como el cabo Vilán para Camariñas, cabo de Cee

---

53 Ford, op. cit., p. 589.

54 Una nueva reclamación de los representantes en España de esta compañía, solicitando que se construyeran faros en Ortegal y Finisterre, apoyada por Pedro de Zulueta, conde de Torre Díaz y senador del Reino, fue trasladada por la Secretaría del Despacho de Estado al Ministro de Marina el 1 de septiembre de 1847. La opción barajada por las autoridades de Marina, consistente en instalar sendos fanales giratorios, terminó siendo desplazada por los faros de primer orden previstos en el plan de 1847, a ubicar en Finisterre y Estaca de Bares. Sánchez García, op. cit., pp. 50-54.

55 El faro de Estaca de Bares se encendió el 1 de septiembre de 1850, siendo el primero en inaugurarse de todos los españoles contemplados en el plan de 1847, mientras que la entrada en servicio del de Finisterre se retrasó hasta el 1 de junio de 1853. De este modo, los dos principales puntos de recalada para los buques que tocaban la costa gallega procedentes del norte y del oeste quedaban convenientemente señalizados. Sánchez García, op. cit., pp. 80-81.

para Corcubión, islas de Ons y Sálvora para Pontevedra y Arousa, monte Campelo para la misma ría de Arousa, y monte da Guía para la ría de Vigo, ya en funcionamiento. Desde luego salta a la vista que un litoral tan extenso y recortado como el de Galicia hubiera necesitado mayor número de faros, sobre todo de los primeros órdenes, ahora pospuestos por razones presupuestarias pero instalados en años posteriores, al reiterarse los naufragios, como ocurrió con la construcción de un faro de primer orden junto al establecido inicialmente en cabo Vilán (1896)<sup>56</sup>.

Mientras se construían y encendían los primeros faros gallegos, las palabras de Richard Ford sobre un litoral que se podía considerar “delightful to poets and painters” no tardaron mucho tiempo en verse cumplidas<sup>57</sup>. La estancia de Rosalía de Castro en Muxía en el año 1853, visitando a la familia de Eduardo Pondal, fue el origen de su novela *La Hija del Mar* (1859), en la que no faltan apreciaciones sobre lo salvaje y sobrecogedor del paisaje costero. Más interesantes todavía son las palabras en las que la poetisa expresa la admiración que en una sensibilidad artística podía provocar el sublime cuadro de un mar embravecido:

*Un poeta, un artista que de repente se hallara transportado a aquellas riberas salvajes, enmudecería de admiración al ver tan grandioso desorden, al escuchar aquellosacentos gemidores de la naturaleza que no sabemos si se irrita, o si reza o llora implorando al ser que la gobierna; y sin embargo, todos los que se hallaban allí, mudos testigos de tan conmovedor espectáculo, no veían más que truenos y relámpagos que les causaba miedo y una mar irritada que amenazaba romper la red en que tenía todo su tesoro<sup>58</sup>.*

- 
- 56 Sobre la peligrosidad de este punto, con la crítica incidencia de factores climatológicos adversos, véase la tabla en la que se comprueba que entre los cabos de Laxe y Vilán se concentró históricamente el mayor número de naufragios de la costa gallega, en A. Martí Ezpeleta, “La Costa da Morte: el medio físico como factor de riesgo de naufragios”, en *15º Congreso de Geógrafos Españoles*, Santiago de Compostela, 1997, pp. 125-136. Además de la mejora en la categoría del faro de las Sisargas (1915), hasta final de siglo se incorporaron nuevos faros en los cabos Silleiro (1862) y Touriñán (1898), más otras luces menores como las de San Cibrao (1864), Coelleira (1864), Cedeira (1862), castillo de A Palma de Ferrol (1862), castillo de San Antón de A Coruña (1861), Louro (1862) e islote Rúa (1869). Para los faros construidos en el tramo de la Costa de la Muerte véanse también las aportaciones de M.A. Sánchez Terry, *Faros españoles del Océano*, Madrid, 1987, pp. 194-221; y X.M. Lema Suárez y M. Vilar Álvarez, *Os faros da Costa da Morte (Galicia)*, Santiago de Compostela, 2001.
- 57 En contraste con la literatura, la aparición de la temática marina en las obras pictóricas realizadas en Galicia durante la segunda mitad del XIX no ofrece, más allá de motivos como tormentas y mar embravecida -Dionisio Fierros, *Tormenta en la punta de la Cruz* (1880), Ovidio Murguía, *Tormenta en el mar* (1897)-, o incluso los barcos en peligro de naufragio representados en exvotos donados a santuarios marianos como el de las Virtudes de Arante (Ribadeo) o el de Pastoriza (Arteixo), una conexión intencionada con la paralela elaboración de la leyenda de la Costa de la Muerte, encerrando otro tipo de simbolismos sobre la lucha contra la adversidad o la protección sobrenatural. Véase el análisis iconográfico de la pintura de mar gallega en J.M.B. López Vázquez, “O mar na arte galega”, *A mares. O espello do mar na arte galega dos séculos XIX e XX*, Vigo, 2003, pp. 17-29.
- 58 R. Castro, *La Hija del Mar*, Vigo, 1859, pp. 3-4. Citado por M.C. Fernández Díaz, “El folkllore gallego del agua en *La Hija del Mar* de Rosalía de Castro”, en *Congreso Internacional de Estudios sobre Rosalía de Castro e o seu Tempo*, Santiago de Compostela, 1986, pp. 205-210.

Dado que hasta entonces ni artistas ni literatos locales se habían interesado por captar aquel espectáculo, la propia Rosalía proponía un ejercicio de literatura-ficción al situar ante la costa que estaba reconociendo, desde Finisterre a Muxía, a distintos autores románticos, los que para ella sin duda habrían sido dignos transmisores de aquella “mar de tornasoles sombríos”:

*Lugar este el más apartado y salvaje de aquella comarca, tiene cierta ruda belleza, digna de ser descrita por Hoffman, y que tal vez sólo puede ser grata a los caracteres tétricos, o a las imaginaciones exaltadas.*

*Si Byron, ese gran poeta, el primero sin duda alguna de este siglo, hubiese posado sobre el desnudo cabo de Finisterre su mirada penetrante y audaz, hubiéramos tenido hoy tal vez un cuadro más en su *Manfredo*, o algunas de aquellas grandiosas creaciones inspiradas bajo el sereno cielo de la Grecia, y con la cual haría ver al mundo que hay en este olvidado rincón de Europa, paisajes dignos de ser descritos por aquel que era el más grande de los poetas<sup>59</sup>.*

Arribada este punto, Rosalía enlazaba poesía y realidad al evocar los peligros para la navegación de una costa que tildaba de maldita e infernal, capaz de arrastrar y atraer fatalmente, por sí misma, sin intervención humana, a los navegantes:

*Los buques se alejan de aquel huracán eterno, y al divisarlo oponen todas sus fuerzas para no ser arrastrados hacia él, y huir [de] la atracción fatal de aquel infierno, en donde se perece entre bramidos que amedrentan, lleno de terror el espíritu como si todas las iras del cielo se conspiraran para darle un fin horrible contra aquellos negros y elevados peñascos.*

*Numerosas embarcaciones han sido allí juguete de las olas irritadas, y como ligera pluma desaparecieron en un instante de la superficie de las aguas, sin que el mar arrojase a la playa el más pequeño resto que indicase más tarde la pasada tormenta y el triste naufragio.*

*En otros tiempos se creía, y aún hoy se cree que aquellos lugares están malditos por Dios, y en verdad, que jamás la conseja popular tuvo más razones de vida que en esta ocasión en que todo parece indicar al alma atribulada, que una maldición pesa sobre aquellas playas tan desiertas, pero también tan poéticas y hermosas en medio de su desnudez<sup>60</sup>.*

En una nueva mirada literaria, la vinculación entre el cabo Finisterre y los naufragios sirvió a Eduardo Pondal para componer su poema *El cabo*, incluido en la primera edición de *Rumores de los pinos* (1877):

*Desierto, pensativo y silencioso  
Está... y su punta sin cesar blanquea;  
Y de antiguo combate y de sufrida*

59 Castro, op. cit., pp. 19-20.

60 Castro, op. cit., p. 21.

*Derrota, sin cantor, la historia cuenta.  
 Sombrió está en la tarde el escarpado  
 Cabo; quizás en lo infinito sueña  
 Rudo es el cabo; muy ajado tiene  
 El rostro oscuro el denodado atleta;  
 El huracán con su abrasado soplo,  
 Arrebató sus indigentes breñas;  
 Y no oculta del rayo vengativo,  
 La altiva frente, perdurable huella;  
 De Luzbel compañero en la derrota,  
 Cumple quizás una fatal condena...  
 Testigo de naufragios y combates,  
 Entre la niebla taciturno piensa  
 En su alto origen, y en los bellos días  
 De su pasada juventud risueña,  
 Cuando al principio, lleno de hermosura,  
 Salió del seno virgen de la tierra,  
 Cuan demudado está, de aquellos días  
 De juventud, el denodado atleta...  
 Así nuestra alma, cuando la alegría  
 Le ha abandonado de la edad primera,  
 Ajada por el viento impetuoso  
 De los pesares e infortunios queda;  
 Y el corazón también cuando perdimos  
 La mujer, ay! que el alma un día eligiera<sup>61</sup>.*

Establecidas estas bases para la leyenda negra de las costas gallegas, los sucesivos naufragios acontecidos en la segunda mitad del siglo XIX añadieron nuevas circunstancias y ocasiones para exagerar los peligros para los navegantes, sin que faltaran las combinaciones de pérdidas de barcos por errores humanos con los efectos de nieblas y temporales, y el colofón de eventuales pillajes<sup>62</sup>. Hacia los años finales de la centuria se produjo una significativa concentración de naufragios en las inmediaciones del cabo Vilán, que forzaron a reconocer los errores incurridos en el proyecto y construcción de su primer faro, como la potencia y alcance de su luz, de cuarto orden, o sobre todo la inadecuada posición, demasiado retrasada y obstaculizada por el propio saliente rocoso

61 E. Pondal, *Rumores de los pinos. Poesías*, Santiago, 1877, pp. 25-26.

62 Así, mientras el buque *Madras* se vió envuelto en un temporal que incitó al abandono de su tripulación, hundiéndose el 22 de noviembre de 1859 a 150 millas frente al cabo Finisterre -*The Times*, 13/12/1859, p. 7-, el *Great Queensland* naufragó también frente al cabo Finisterre en agosto de 1875, pero en este caso debido al mal estado de parte de las 34 toneladas de explosivo que transportaba, tal y como se hizo constar en el informe final de la Wreck Commissioner's Court -*The Times*, 13/07/1877, p. 11.

del cabo, el Vilán de Terra, que la ocultaba en un sector de 21° en el que se encontraba la punta do Boi<sup>63</sup>. Los naufragios del *Iris Hull*, vapor de carga en ruta de Cardiff a la India, el 5 de noviembre de 1883 en el bajo de Antón, cerca de la fatídica punta do Boi, y el *Priam*, en enero de 1889 en las cercanías de Camariñas<sup>64</sup>, precedieron al hundimiento del *Serpent*, acorazado de tercera clase en ruta de Plymouth a Sierra Leona, que chocó el 10 de noviembre de 1890 en la citada punta do Boi, provocando uno de los balances de muertos más elevado de todo aquel litoral<sup>65</sup>.

Con motivo de la pérdida del *Serpent*, achacable en buena medida a un rumbo erróneo, pero también al corto alcance y parcial ocultación de la luz del primer faro, en el periódico *The Times* reaparecieron las valoraciones sobre la peligrosa costa gallega, situándola, sin paliativos, entre las más terribles del mundo:

... one of the most terrible, rocky, and dangerous coasts that a ship could possibly encounter... so inhospitable is the shore that no vessel, however big, or however well built, could live for five minutes if driven on to the land, which is much more rocky even than that in the neighborhood of Land's End<sup>66</sup>.

Cuando todavía se comentaba lo ocurrido con el naufragio del *Serpent*, se superpusieron las noticias sobre la pérdida de un nuevo buque inglés, el carguero *Derwentwater*, hundido en el islote Lobeira Chica de Corcubión el 12 de noviembre de aquel mismo año. Con este telón de fondo no debe extrañar que en otra guía de viajes, publicada por el

- 
- 63 Sobre la acumulación de despropósitos en este primer faro de Vilán, encendido el 10 de julio de 1854, pero ya objeto sólo dos años después de un primer estudio para reemplazarlo por otro sobre el promontorio del Vilán de Terra, véase. J.A. Sánchez García, “Venciendo las olas. Arquitectura y técnica en la construcción del segundo faro de cabo Vilán (1884-1896), en *Actas del Quinto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Burgos, 2007, vol. II, pp. 823-834. Además de su siniestra fama, que parecía concordar con la última versión de su topónimo, al “hórrido Villano” se refiere también Pondal como “cabo Ougal” en el poema de inspiración osiánica *El recuerdo de la patria*. Pondal, op. cit., p. 64.
- 64 Tras el naufragio del *Iris Hull*, el azote de las olas impidió que se pudieran acercar botes de salvamento, produciéndose dramáticas escenas cuando 9 marineros se refugiaron en el palo mayor, hasta que el temporal terminó abatiéndolo, salvándose sólo 1 de los 38 tripulantes. Ya en aquellas fechas, y en relación con las graves carencias del primer faro de cabo Vilán, objeto de una queja dirigida por el gobierno inglés al español en 1877, la prensa reprodujo sus críticas por la inseguridad para la navegación de aquel paraje. M.A. Sánchez Terry, op. cit., p. 198; y San Claudio, op. cit., p. 124-125. El proyecto para construir el definitivo faro de Vilán, activado en 1879, condujo finalmente al encendido, desde el 15 de enero de 1896, del que en su momento fue el primer faro eléctrico de España. Sánchez García, op. cit.
- 65 En recuerdo de las 173 víctimas de aquella tragedia, además del cementerio conocido como de los Ingleses en el arenal de Trece, se colocaron lápidas en el monte Lobeira, cerca del puerto de Vilagarcía donde fondeaban las escuadras inglesas, y en el coruñés jardín de San Carlos. San Claudio, op. cit., pp. 125-127. El relato más exhaustivo sobre este siniestro, aclarando malentendidos como que se trataba de un buque-escuela, lo ofrece Campos Calvo-Sotelo, op. cit., pp. 243-329.
- 66 *The Times*, 15/11/1890, p. 7. Entre las hipótesis sobre la causa del naufragio se especuló en aquellos días con una posible alteración en las agujas de las brújulas debido a las supuestas masas de hierro existentes en las montañas de la costa gallega, algo desmentido posteriormente: “In the most literal sense it is an iron coast, since we are told that the masses of that metal in the neighbouring mountains are so great as to affect the compass”. *The Times*, 14/11/1890, p. 9. También citado por Alonso Romero, pp. 50-51.

periodista Lisardo Barreiro aquel mismo año 1890, emerjan detalles de todo punto escabrosos, como al comentar que en algunas playas de esta costa se podían encontrar restos humanos arrojados por el mar<sup>67</sup>. Otra mención de este mismo autor a los raqueros –“en algunos puntos de la costa hay marineros que dedican el día a estar esperando el momento en que la resaca empuje y eche maderos y tablas de buques náufragos”–, confirma la fuerza de los prejuicios en la activación de la leyenda negra de las costas gallegas. De hecho, aunque no llegara a aportar una localización precisa, la escritora Emilia Pardo Bazán se valió algunos años después de estos antecedentes, más los literarios que los reales, para ambientar en una “aldea de pescadores... de la costa salvaje”, unas espeluznantes escenas en las que los ribereños usaban luces para hacer encallar un barco y luego despojar de sus pertenencias a los náufragos, incluso golpeándolos y asesinandolos<sup>68</sup>.

## CONFIRMACIÓN Y PROYECCIÓN DE UNA SINIESTRA REPUTACIÓN

Aunque se han barajado diversas hipótesis para explicar el origen del lúgubre apodo de la Costa de la Muerte<sup>69</sup>, lo cierto es que la primera aparición documentada remite a una publicación gallega: el diario coruñés *El Noroeste*<sup>70</sup>. El bautismo periodístico acaeció

67 El constante rugido de las olas y las señales de pasadas tragedias sólo podían infundir tristeza en el ánimo del viajero. L. Barreiro, *Esbozos y siluetas de un viaje por Galicia*, La Coruña, 1890, p. 152.

68 J. Campos relacionó directamente este pasaje del cuento “Jesús en la tierra”, publicado inicialmente en *La Ilustración Artística* en 1896 y más tarde en *Cuentos de Navidad y Reyes* (1902), con la leyenda de la Costa de la Muerte gallega. E. Pardo Bazán, “La vida contemporánea. Cuento de Navidad”, en *La Ilustración Artística*, nº 782, 21/12/1896, p. 850; Campos Calvo-Sotelo, op. cit., p. 26. Sin embargo, la descripción de Emilia sobre estas criminales actuaciones coincide en varios puntos clave con los contenidos adelantados por las obras de Cambry y Michelet ya comentados en las notas nº 46 y 48, sin olvidar otras posteriores como las de A. Driou, *Histoires des Naufragés* (Paris, 1861), o Zurcher y Margollé, *Naufragios célebres* (Barcelona, 1886). El libro de Driou repite las mismas historias sobre fanales colgados de cuernos de vacas y dedos arrancados de moribundos, incluso a mordiscos, ya adelantadas por otros autores, mientras que la publicación de Zurcher y Margollé se encontraba en la propia biblioteca de Emilia, puesto que todavía se conserva en los fondos que hoy custodia la Real Academia Galega. Estas posibles fuentes explicarían que Emilia reiterara el asunto de los naufragadores en los cuentos “Tiempo de Ánimas” –*Cuentos sacro-profanos* (1899)- y “La ganadera” –*Cuentos de la tierra* (1922)-, con un trasfondo de crítica social que ha sido puesto de relieve por J.M. González Herrán, “Emilia Pardo Bazán y el mar”, *La Tribuna*, nº 4, 2006, pp. 133-152.

69 Quienes le atribuyen un origen popular, que incluso remontan a época céltica, han sugerido que ya estaba generalizado a lo largo del siglo XIX, circunstancia por ahora no demostrada. Por el contrario, en la prensa de comienzos del siglo XX constan numerosas alusiones a una procedencia extranjera, a cargo de marinos del norte de Europa, detectándose también menciones a marinos de otras regiones de España, en concreto de Levante. En este punto, la cuestión sigue abierta, aunque podría ser revelador que la obra de Lisardo Barreiro ya citada introdujera en 1890, al referirse a los bajos de Corrubedo, la imagen de un litoral convertido en tumba para barcos y marinos: “estos bajíos son muy renombrados por los repetidos siniestros marítimos que en ellos se suceden con desdichada frecuencia, llamándosele al cabo la tumba de los ingleses, por ser muchas las naves británicas que en esta parte de la costa naufragan”. Barreiro, op.cit., p. 151.

70 Fundado en el año 1880, desde 1901 pasó a ser su propietario y director José Lombardero Franco, diputado por A Coruña y Lugo en varias ocasiones, quien impuso una tendencia política conservadora

en enero del año 1904, con motivo de sucederse varios naufragios en un corto plazo de tiempo: el vapor inglés *Kenmore*, hundido en los bajos de Meán, frente a la playa de Traba, la draga a vapor holandesa *Rosario n° 2*, naufragada en la ensenada de Santa Mariña, y la goleta española *Francisca Rosa*, embarrancada a la entrada del puerto de Corcubión. Al coincidir las informaciones sobre estos naufragios, *El Noroeste* encabezaba su primera noticia con el titular “Siniestros marítimos. Tres buques náufragos. La costa de la muerte”<sup>71</sup> (Fig. 5), llamando la atención sobre la reiteración de percances desde que en el año 1898 una temporada de densas nieblas provocara otra serie de naufragios<sup>72</sup>; de hecho, en el sector comprendido entre cabo Vilán y la punta do Roncudo de Laxe todavía se estaba procediendo al desguace de varios restos de barcos, algunos encallados en el mismo escollo, cuando la persistencia de la densa niebla ocasionó esta nueva tanda de desastres. La demora en recibir noticias desde los pueblos de la costa alimentó las conjeturas y rumores, especulándose con distintos nombres y nacionalidades para los barcos hundidos, como el del trasatlántico *Rosario*, de la Compañía Hamburguesa Sudamericana, que coincidía en el nombre con la draga holandesa y que había partido de Brasil rumbo a Alemania días atrás. Las confusas notas de prensa de aquellos días dan idea de la angustia que debió cernirse sobre los familiares de pasajeros embarcados o con destino al puerto coruñés, acrecentada por las limitaciones para que llegaran las comunicaciones telegráficas, puesto que sólo había línea hasta Carballo y Corcubión, siendo necesario que el cónsul inglés en A Coruña, Tomás Guyatt, despachara a su propio hermano hasta Laxe y Traba para obtener confirmación del siniestro que había tenido mayor coste en vidas humanas: los seis tripulantes ahogados en el *Kenmore*<sup>73</sup>.

No había transcurrido un mes cuando se produjo un nuevo naufragio: el *Yeoman*, vapor inglés que transportaba mercancías y algunos pasajeros desde Liverpool a Calcuta. Su embarrancamiento en la madrugada del 10 de febrero en la conocida como Pedra do

---

a la vez que se rodeaba de colaboradores como Manuel María Puga y Parga, el famoso “Picadillo”, o Wenceslao Fernández Flórez. El titular sobre la “costa de la muerte” podría proceder del propio Lombardero, con fama de persona tan obsesionada por su trabajo como hosca y huraña, o de su principal cronista, el diplomático y más conocido literato José Pan de Soraluze. E. Santos Gayoso, *Historia de la prensa gallega, 1800-1986*, Sada-A Coruña, 1990, p. 227; y C. Azcoytia Luque, M. Fernández-Couto Tella, “Paseando pola historia de Galicia de banquete en banquete”, *Adra*, n° 4, 2009, pp. 63-79.

71 *El Noroeste*, 14/01/1904, p. 1. De acuerdo con los repositorios de prensa digitalizada disponibles, todo apunta a que fue el primer medio escrito en utilizar la expresión “costa de la muerte”, puesto que en la edición del mismo día del principal diario gallego, *La Voz de Galicia*, su titular era: “Los dramas del mar. Tres naufragios en nuestra costa”, *LVG*, 14/01/1904, p. 1. Para corroborar la reticencia de este último diario a la nueva denominación, un par de días más tarde insertaba un grabado de la localidad de Muxía bajo el titular “La costa brava”, *LVG*, 16/01/1904, p. 1.

72 Los naufragios acontecidos aquel año fueron los de los buques *Barcelona*, *San Marcos*, *Svea*, *Nor* y *Jan Weller*, según se mencionará posteriormente en *Heraldo de Madrid*, 29/10/1905, pp. 1 y 2.

73 El naufragio de este buque carbonero, ocurrido en la noche del 11 al 12 de enero, dio lugar a un episodio de salvamento de extrema complicación al ser imposible usar los botes, debiendo lanzarse varios cohetes para que los tripulantes logran recoger un cabo que finalmente sirvió para que alcanzaran la costa los veinte y dos supervivientes. San Claudio, op. cit., p. 112.



Figura 5. Portada del diario *El Noroeste*, 14/01/1904.

Porto, a la altura de Camelle, suscitó titulares en los que se generalizaba la alusión a la “costa de la muerte”<sup>74</sup>, propagándose hasta los diarios de la Corte, como recogieron los periódicos *Heraldo de Madrid* o *El Imparcial*<sup>75</sup>. El impacto de estos sucesos fue tan grande que en el proyecto para reformar el Plan General de Balizamiento de la costa noroeste de España, en curso de redacción actual mismo año 1904, se insertó también una mención a la “costa brava o de la muerte”<sup>76</sup>. La cadena de noticias sobre naufragios captó el interés

- 74 “La costa de la muerte. El Yeoman embarrancado”, *El Noroeste*, 12/02/1904, p. 1; y 16/02/1904, p. 2. El diario *La Voz de Galicia* empleó ya en esta ocasión un titular parecido: “La costa de la muerte. Otro naufragio en Camelle”, *LVG*, 11/02/1904, p. 1. En este texto se equiparaba la nueva denominación con la tradicional de “costa brava” al comentar la reiteración de naufragios acaecidos en las últimas semanas en “la espantable costa brava o de la muerte”. Sobre este naufragio ha quedado constancia de las sentidas palabras de agradecimiento de su capitán ante las ayudas recibidas, en San Claudio, op. cit., p. 113.
- 75 “Naufragios e inundaciones. La costa de la muerte”, *Heraldo de Madrid*, 12/02/1904, p. 2; “En la costa de la muerte. Otro naufragio. Tripulación salvada”, *Heraldo de Madrid*, 16/02/1904, p. 3; P. Castro, “En la costa gallega. Naufragio del Yeoman”, *El Imparcial*, 13/02/1904, p. 1. La coincidencia con nuevos siniestros, al hundirse en el mismo mes de febrero el *Wolgang*, el *Diligent* y el *Ereza*, elevó a siete los buques perdidos en toda la costa gallega durante aquellos primeros meses del fatídico año.
- 76 *Proyecto de la reforma del Plan General de Balizamiento de las costas y puertos de España. Costa del Noroeste*. Año 1904. Citado en Sánchez García, *Faros de Galicia...*, p. 143.

de la escritora coruñesa Emilia Pardo Bazán, aportando otra de las primeras menciones escritas en su página de comentarios de actualidad para el semanario barcelonés *La Ilustración Artística*:

*Existe en mi tierra una costa brava que recibe, en el lenguaje popular, el nombre de Costa de la Muerte. Cada año la marina inglesa paga su tributo a los bajíos, escollos y arrecifes de la temible orilla. Allí, como en las costas de Bretaña, la niebla se condensa y espesa de tal modo, que el marino más experimentado corre al naufragio sin advertirlo. Dos cosas compiten para impresionar el ánimo: el riesgo espantoso y la perseverancia con que los ingleses lo afrontan. Han puesto en el mar su grandeza, y se dan cuenta exacta de que en todo lo que nos engrandece precede lucha mortal. El telégrafo nos dice que acaba de perderse un vapor inglés, quizás el Oravia, procedente de la América del Sur. La costa se halla desguarnecida de faros y señales, y la prensa regional riñe una campaña para que esta necesidad sea atendida ¿Nos lo agradecerán los ingleses? ¿Verán en ello un indicio de nuestro “saneamiento” como nación?*<sup>77</sup>.

Un naufragio ocurrido en 1905 vino a sancionar definitivamente la macabra etiqueta. En este caso fue un buque español, el *Cardenal Cisneros*, crucero acorazado de primera clase, hundido tras chocar con los bajos Meixidos a la entrada de la ría de Muros, en la mañana del 28 de octubre de 1905 (Fig. 6). Aunque no falleció ninguno de sus 522 tripulantes, por su condición de navío de la Armada el siniestro provocó comentarios de mayor alcance, tanto en Galicia, ya que había sido construido y botado al mar en 1897 en los astilleros de Ferrol, como en toda España, hasta el punto que el propio rey Alfonso XIII se personó el mismo día en el ministerio de Marina para conocer detalles del suceso. Las valoraciones más dramáticas se extendieron en esta ocasión desde la prensa de Madrid a los diarios de diferentes regiones, e incluso hasta las colonias de emigrantes, ocultando con eficacia lo que en origen había sido un nuevo error de rumbo, fatalmente agravado por la incompleta cartografía de los bajos de aquel sector<sup>78</sup>; son buena muestra las menciones dedicadas por *Heraldo Alavés*<sup>79</sup> y *Euskal Erria*<sup>80</sup>, pero también revistas

77 E. Pardo Bazán, “La vida contemporánea”, *LIA*, nº 1156, 22/02/1904, p. 138. La mención a la “brava costa Atlántica” se mantiene todavía en el *Portfolio Galicia* de P. Ferrer, publicado en A Coruña por entregas desde 1901 a 1904, como en el pie que acompaña la fotografía de la Torre de Hércules (p. 47).

78 Sobre las circunstancias de este naufragio se han ocupado R. de la Mar, *Los Naufragios del “Cardenal Cisneros”, “España” y “Blas de Lezo”: explicados técnica y claramente*, Bilbao, 1932; y A. Anca Alamillo, *El crucero acorazado «Cardenal Cisneros»*, Madrid, 2004.

79 Sin paliativos se describía el litoral gallego como “tumba de infinidad de marinos y de docenas de barcos de todas nacionalidades, haciéndose merecedor del nombre de Costa de la Muerte”. “El Cardenal Cisneros”, *Heraldo Alavés*, 09/11/1905, p.1.

80 Al comparar la costa azul, la de la Mancha o la vasca con la de Galicia, se indicaba que esta era una “Costa durísima, erizada de escollos, que son hijos de unas montañas simpáticas que forman playas, rías y bahías bellas, pero que, con toda su belleza, no pueden evitar los naufragios que en ella ocurren, y de ahí su nombre terrible; empieza en la Coruña, en la conjunción del Cantábrico con el Atlántico hacia el sur”. “Las playas de las costas vascas”, *Euskal Erria. Revista decenal baskongada del Uruguay*, nº 539, 15/02/1928, p. 39.

especializadas en temas marítimos como *Vida Marítima*, en la que el apodo de “Costa de la Muerte” se ilustraba con un gráfico en el que se representaba toda la costa atlántica gallega, desde Ferrol a Vigo<sup>81</sup>. Cuando en noviembre de 1905 Emilia Pardo Bazán volvió a emplear “el sugestivo y dramático nombre de Costa de la Muerte”, lo hacía evocando una imagen de traidores acantilados, escollos y bajos, como una “lengua garra de monstruo extendida para asir las olas”<sup>82</sup>.



Figura 6. Naufragio del Cardenal Cisneros (Coruña Moderna, 05/11/1905, p. 6).

Durante la década de los años diez se intensificó el tono difamatorio, sin escatimar tremendismo al calificar la costa gallega como tumba y cementerio de barcos y marinos de todo el mundo<sup>83</sup>. Lo único cierto es que ya desde los años finales del siglo XIX se

81 “Naufragio del Cardenal Cisneros”, *Vida Marítima*, 10/11/1905, p. 12.

82 E. Pardo Bazán, “La vida contemporánea”, *LIA*, n° 1247, 20/11/1905, p. 746. Con respecto a lo indicado en la nota n° 68, es importante destacar que en estos comentarios de actualidad Emilia Pardo Bazán nunca llegó a incriminar o sugerir responsabilidad alguna por parte de los habitantes costeros.

83 Sobre esta imagen como cementerio de barcos, a todas luces exagerada, como se desprende de una simple comparación con el número de naufragios ocurridos en otros litorales, es necesario apuntar que ya se había anticipado por L. Barreiro, reapareciendo en la información citada del *Heraldo Alavés*, o en *El Imparcial* -29/10/1905, p. 1. Ni siquiera se trata de una expresión original, siendo otra traslación de calificativos acuñados en otras costas. En concreto fue en el litoral de Penwith, en el Land’s End de Cornualles, donde ya desde el siglo XIX se rastrearía una primera caracterización como cementerio de barcos de pesca, según apunta Alonso Romero, op. cit., p. 59.

estaba produciendo una especial concentración de siniestros en la ensenada de Corcubión, como enclave cada vez más frecuentado para el aprovisionamiento de carbón por medio de pontones anclados en la ría<sup>84</sup>. De nuevo la falta de una adecuada señalización, en este caso para hacer visible el traicionero bajo del Carrumeiro Pequeno, situado en medio de la ruta de acceso al puerto, ponía de relieve la lentitud de los trámites oficiales para eliminar este peligro, que sólo quedó solucionado con la baliza que entró en servicio el 10 de noviembre de 1917<sup>85</sup>.

La nueva oleada de naufragios se relaciona con otra significativa aportación literaria, en este caso debida al marqués de Quintanar, Fernando Gallego de Chaves y Calleja (1889-1974), ingeniero de caminos que había desempeñado el cargo de segundo jefe de Señales Marítimas en la provincia de Pontevedra<sup>86</sup>. En un artículo aparecido en septiembre de 1920 en el diario coruñés *El Orzán*, fijaba otra vez el foco de atención sobre “la costa de la muerte, saturada de prestigio literario con su leyenda de tragedia”<sup>87</sup>. Inspirado por una travesía a bordo del cañonero *Gaviota*, al pasar la isla de Sálvora en dirección a Corrubedo, Fernando Gallego apreciaba los signos trágicos de una mar “manchada de arrecifes, de restingas, de bajos que se descubren con la marea”, entre los que asomaban

---

84 Este sistema de carboneo era gestionado por el industrial Plácido Castro Rivas, natural de Fisterra que desde finales del XIX había instalado los primeros pontones, aprovechando su condición de importador de carbón extranjero. Como empresario de este *Cape Finisterre Coal Depot* Castro llegó a promover varias iniciativas para señalar el peligroso bajo del Carrumeiro Pequeno o Chico, convertido en protagonista de numerosos naufragios, algunos incluso intencionados para cobrar un seguro. San Claudio, op. cit., pp. 167-170. Sobre la figura de Plácido Castro se ha ocupado específicamente B. Cores Trasmonte, en una serie de artículos publicados en *Galicia Hoxe*, maio-agosto de 2003.

85 Pese a que ya el Plan General de Alumbrado Marítimo de 1847 contemplaba colocar una boya sobre este bajo del Carrumeiro Pequeno, diferentes cambios en cuanto a la solución definitiva para esta señal, incluyendo las opciones de una campana o en 1903 un trípode metálico que no llegó a resistir a los primeros embates de los temporales, rodearon las lamentables pérdidas de buques en este enclave costero. Sánchez García, op. cit., pp. 124-125.

86 En su trayectoria profesional fue también jefe de Obras Públicas en la provincia de Segovia y delegado del Patronato de Turismo en 1929. Fundador y presidente de la Sociedad Amigos de Portugal, creada en 1922, un año más tarde promovió la Hermandad Gallega, como asociación creada junto al conde de Castelo para defender los intereses de Galicia. En su faceta de autor literario, bajo el seudónimo de Conde de Santibáñez del Río escribió libros de poesías como *La vida nueva* (1919) o *El jardín familiar* (1921), colaborando con José Cao y Xavier Ozores Pedrosa en la redacción de la publicación *Los Pazos Gallegos. Apuntes gráficos y notas históricas de las casas señoriales de Galicia* (1928). Tras la proclamación de la II República participó en la creación de la sociedad tradicionalista Acción Española, siendo también fundador y primer director de la revista católico-monárquica del mismo nombre, publicada hasta 1936.

87 Conde de Santibáñez del Río, “La Costa de la Muerte (impresiones de viaje)”, *El Orzán*, 07/09/1920, p. 1. El mismo texto apareció publicado en la prensa de la emigración, en “La Costa de la muerte”, *Eco de Galicia*, Año 4, nº 133, 19/12/1920, pp. 14-15. El interés de su autor hacia los asuntos marítimos no fue meramente literario, ya que fue copropietario, junto a José del Río y Francisco Pereira, de varios pesqueros como el *Valle Miñor* o el *Río Miño*, este último botado en 1921 y naufragado en enero de 1922 “El temporal”, *El Orzán*, 19/01/1922, p. 1. Entre otras iniciativas relacionadas con Galicia, en 1919 participó en el proyecto para establecer un balneario en Baiona, mientras que hacia 1927 fue el promotor de un anticipador estudio para una línea aérea que uniera A Coruña, con Vigo, Oporto y Lisboa.

“los palos de un gran barco perdido”. Junto a la mención a los naufragios no podían faltar los raqueros, acechando a la espera de hacerse con cualquier resto: “Rodean el paraje algunas embarcaciones, ávidas del despojo. Es la escena frecuente en esta costa enriquecida por los naufragios”; más adelante, al divisar el pueblo de Corrubedo se renovaban las comparaciones más odiosas y despreciables que las gentes de la costa arrastraban desde el siglo XIX:

*¡Buena atalaya para la codicia sin entrañas! Angustia pensar en los días de niebla, en los amaneceres lívidos de invierno, en que los corceles desbocados del Sudoeste empujan a barcos sin gobierno sobre la Marosa o el Rocín. Estas gentes aldeanas saldrán entonces a las playas esperando la labor de las olas, y cuando la mar lo permita, embarcarán en sus frágiles botes y como los cuervos que olfatean la muerte, volarán en torno del casco partido, que muestra su vientre repleto de tesoros<sup>88</sup>.*

Nuevos testimonios de viajeros, como los ingleses Annette B. Meakin y Aubrey F. Bell, extendieron la trágica fama de la Costa de la Muerte más allá de las fronteras españolas, demostrando que el lúgubre cuadro esbozado en el siglo XIX se podía considerar ya completado en sus rasgos principales. Así, mientras Meakin traducía el apodo al inglés, “coast of death”<sup>89</sup>, Bell volvía a sentir la inquietud alimentada por la aparente calma costera frente a la latente amenaza del mar que ya advirtiera Borrow:

*In the sheltered calm of the Finisterre road one forgets all about the Coast of Death, which is the name given to the Galician coast from Vigo to Malpica and the Islas Sisargas. But one has no sooner passed the town of Finisterre and begun to mount the hill El Facho..., than, even on a calm blue day, one begins to hear a great roaring of water, and sees lines of foam about the cliffs of the outer coast<sup>90</sup>.*

Como cierre de esta serie de testimonios periodísticos y literarios, una novela de uno de los escritores españoles más prolíficos de los años veinte, el andaluz José Mas

88 Esta inmisericorde pintura de los habitantes de la costa es especialmente llamativa en quien, al comienzo de su artículo, llamaba a superar la mala literatura que se publicaba sobre la “fuerte y bella Galicia”, criticando temáticas como las villas estilo Buenos Aires, los orfeones y las fiestas de balneario “con que pretenden ponerte en ridículo muchos de tus propios hijos”.

89 “The seacoast... is so dangerous to ships that sailors call it “the coast of death”. A. B. Meakin, *Galicia. The switzerland of Spain*, London, 1909, pp. 17-18 y 154. La publicación anteriormente citada de R. Lema consideraba esta mención de Meakin como la primera referencia documentada al apodo “costa de la muerte”, lo que, como ya se ha indicado, no es exacto. Lema, op. cit., p. 280.

90 Los tonos negativos se reforzaban con apuntes sobre el aspecto miserable y siniestro compartido por casas y habitantes de Fisterra. A.F.G. Bell, *Spanish Galicia*, London, 1922, p. 96 (edición en gallego en *Galicia vista por un inglés*, Vigo, 1994, pp. 102-103). Dos años más tarde, un anónimo corresponsal de *The Times* evocaba las duras condiciones de vida en la costa gallega para describir a sus habitantes como raqueros y bandidos, en un artículo que tenía como tema central la fantasmal aparición de una víctima de un naufragio: una dama inglesa de hermosa faz y rubios cabellos, quizás un eco lejano de la viuda Archer fallecida en el *Great Liverpool*: “The Lady of the Rocks”, *The Times*, 04/04/1924, p. 15 (texto reproducido en Apéndice 1).

y Laglera<sup>91</sup>, vino a poner un equilibrado y sensato colofón con una tragedia marinera ambientada en Malpica de Bergantiños: *La Costa de la Muerte*, publicada en 1928 (Fig. 7). Por las páginas de esta obra desfilan, como no podía ser de otro modo, todos los tópicos vistos hasta ahora – un litoral temible para los marinos, los raqueros, los actos de pillaje y las supuestas prácticas de los naufragadores–, a la vez que se aporta un supuesto origen para la denominación de la Costa de la Muerte en una fantástica leyenda sobre el avistamiento de un bergantín o barco misterioso que una noche de tormenta, sin nadie al timón, se rompió en pedazos contra los bajos de Baldaio, siendo todos los habitantes locales testigos de cómo “un inmenso esqueleto con una guadaña, gigantesca también, salía de los restos del barco estrellado y comenzó a alejarse hasta perderse por completo allá, en la línea negra y cargada del horizonte... bergantín del diablo, tripulado sólo por la Muerte, fue visto a la misma hora en toda la costa brava. Desde La Coruña a Finisterre”<sup>92</sup>.

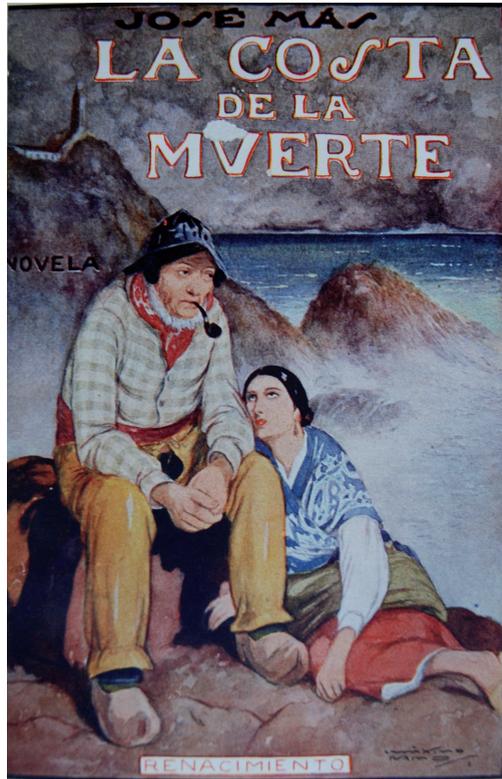


Figura 7. Portada de Máximo Ramos para la novela de José Mas, *La Costa de la Muerte*, 1928.

- 91 Escritor realista, con marcado trasfondo social en la mayoría de sus novelas, alguna vez se ha relacionado con las preocupaciones de la generación del 98. Mas estuvo en Galicia en agosto de 1928, documentándose en la localidad de Malpica –Maltica en su novela–, pero también acercándose hasta Finisterre. En Finisterre contó con la ayuda del Dr. Esmorís Recamán, erudito local que le puso al corriente de muchas tradiciones y leyendas, completando estas informaciones gracias a la amistad con el periodista de *La Voz de Galicia* Alejandro Barreiro. Su novela, que debía iniciar una serie de libros ambientados en Galicia, fue comentada en A. Villar Ponte, “La costa de la muerte: novela de José Mas”, *Centro Gallego: órgano de la Colectividad Gallega en el Uruguay*, Vol. 8, n° 145 (1929), pp. 20-21; y más recientemente por A. Linage Conde, “La Costa de la Muerte en la novela olvidada de un sevillano”, *Museo de Pontevedra*, t. XLV, 1991, pp. 743-753; y X.M. Rei Lema, *Namorados da Costa da Morte. Antoloxía de textos literarios sobre a Costa da Morte*, Cee, 2001, pp. 21-22.
- 92 J. Mas, *La Costa de la Muerte*, capítulo X, pp. 61-63. Al margen del naufragio del Solway, la leyenda concuerda sospechosamente con ciertas historias sobre buques fantasmas, abandonados por su tripulación, que con diferentes variantes, como el arquetípico relato sobre la *Mary Celeste* debido a Conan Doyle, se fueron propagando durante el siglo XIX. Véase al respecto el documentado análisis de J. G. Dill, *Myth, Fact, And Navigators' Secrets: Incredible Tales of the Sea And Sailors*, Guilford, 2006.

Sin embargo, posicionándose frente a todos los mitos tejidos sobre esta costa, uno de los protagonistas de la novela, el viejo marinero Adrián, sirve a Mas para desmontar, en sucesivas intervenciones, las acusaciones más graves e infundadas, como al negar la foránea leyenda de los naufragadores, o relativizar el número de naufragios de acuerdo con el creciente tráfico marítimo a partir del siglo XIX. Las nieblas y temporales, la falta de ayudas a la navegación, como los insuficientes faros, e incluso la codicia de ciertos armadores, deseosos de cobrar un seguro, serían, de acuerdo con esta realista versión en boca de un marinero gallego, los responsables de unas pérdidas de buques que, arrojados por el mar, vinieron ocasionalmente a aliviar con sus restos las penurias de los miserables habitantes de la costa.

Negando la tétrica Costa de la Muerte, Mas proponía la alternativa de la Costa de la Vida, expresión también preconizada por algunos intelectuales gallegos de su tiempo<sup>93</sup>. Por lo tanto, no puede ser más injusta la afirmación de Eladio Rodríguez, cuando atribuía a Mas, aunque sin nombrarlo, la paternidad de aquella calumniosa etiqueta:

*Costa da morte, costa de la muerte, denominación arbitraria dada con notoria injusticia por algunos escritores españoles a la parte del litoral gallego más propiamente y más justamente llamada “costa brava”, es decir, peñascosa y sin playas para refugio, en la que el mar abierto rompe con fuerza contra los acantilados costeros, como la que va de Caión a Muros en provincia A Coruña*<sup>94</sup>.

Los últimos episodios de esta singladura nos transportan al contexto más reciente, cuando la prolongación de los caminos de Santiago hasta Finisterre, en realidad una ruta ya existente al menos desde la plena Edad Media<sup>95</sup>, y sobre todo los intereses de promoción turística<sup>96</sup>, han reavivado el protagonismo de la ahora también conocida como “Costa

93 Entre otros Eugenio Carré Aldao fue uno de los primeros en oponerse a la injusta y absurda leyenda. E. Carré Aldao, “La Coruña. Descripción de las costas”, en *Geografía General del Reino de Galicia*, 1928, t. IV, p. 7. Más tarde han venido a sumarse a esta posición crítica F. de Ramón y Ballesteros, *Fantasías y realidades de la Costa de la Muerte*, La Coruña, 1968, pp. 63-70; Baña Heim, op. cit., pp. 169-172; San Claudio, op. cit.; Lema Suárez y Vilar Álvarez, op. cit., pp. 34-36; Campos Calvo-Sotelo, op. cit., pp. 23-26; y Sánchez García, op. cit., pp. 82-83.

94 E. Rodríguez González, *Diccionario enciclopédico gallego-castellano*, Vigo, 1958, t. I, p. 656. Concordando con estas palabras, ni Castelao -”costa brava da Cruña, onde o mar tece encaixes de Camariñas”, *Alba de Gloria*, Buenos Aires, 1948- ni Otero Pedrayo -*Guía de Galicia*, Vigo, 1954-, entre otros significados autores galleguistas, se hicieron eco del fúnebre apodo, prefiriendo el más tradicional de “costa brava”.

95 La primera certificación propia para este tramo de la peregrinación, también conocida como Fisterrana, fue entregada en el año 1997. Sobre sus antecedentes y expansión se han ocupado K. Herbers, R. Plötz, *Caminaron a Santiago. Relatos de peregrinaciones al fin del mundo, Santiago, 1998*; E. Insua Olveira, V.M. Castiñeira Castro, “La prolongación del Camino de Santiago hacia el Finisterre: una realidad histórica recuperada”, en *Actas V Congreso Internacional de Asociaciones Xacobeas*, Cee, 2001, pp. 543-559; y M. Vilar Álvarez, “O camiño a Fisterra segundo os comentarios dos peregrinos”, op. cit., pp. 617-626.

96 Las iniciativas, promovidas por la Xunta de Galicia desde Turgalicia, la Diputación Provincial de A Coruña, el ayuntamiento de Fisterra o la asociación Neria, creada en 1992, como el reciente establecimiento del

da Morte”. Pese a que la expresión haya alcanzado una difusión global, es necesario aclarar que por el momento no ha sido aprobada como topónimo oficial<sup>97</sup>, existiendo no pocas divergencias en cuanto a su misma delimitación geográfica, lo cual no debería extrañar a la vista de los despojos legendarios sobre los que se fue construyendo este singular patrimonio inmaterial.

---

Centro de Conocimiento Costa da Morte, han derivado en numerosas campañas turísticas, apoyadas también en la edición de guías y folletos. Para una consideración de esta dinámica desde una perspectiva patrimonial y antropológica véanse N. Herrero Pérez, “La Costa da Morte (Galicia): localización de un modelo de turismo cultural”, en *El encuentro del turismo con el patrimonio cultural: concepciones teóricas y modelos de aplicación* (A. Santana Talavera y Ll. Prats Canals, coords), Sevilla, 2005, pp.117-130; y de la misma investigadora, “La atracción turística de un espacio mítico: peregrinación al cabo de Finisterre”, *Pasos*, vol. 7, nº 2, 2009, pp. 163-178.

97 La página web con la información oficial sobre la toponimia de Galicia no devuelve por ahora ningún resultado para la búsqueda “costa da morte”: <http://toponimia.xunta.es/Buscador> [consulta: 28/01/2013].

## Apéndice

### 1. “The Lady of the Rocks. A Galician Legend (From a correspondent)

In the last months of winter and during early spring the iron-bound coastline of Galicia between the Minho's mouth and Finisterre is lashed with westerly gales, which batter the bastions of its granite cliffs with hurricane salvos of their tremendous artillery. Such storms intimidate the most imperturbable of *extranjeros*, but not the saturnine Gallego fisherfolk, who, like the Cornishmen and Western Scottish Highlanders during the last century, are wreckers and beach-brigands to a man, and welcome the fury of the Atlantic for the harvest which it may bring them.

A dour, hard-visaged race, austere, methodical, and avaricious, the Gallegos –like their savage Suevian ancestry– are harsh as the rocky headlands on their coasts. Their fishing is done by grey-haired men and boys, for, as a Galician youth approaches man's state, he goes at once to other parts of Spain and Portugal, or else to South America, to tempt fortune as a labourer or domestic servant. In Madrid, in Lisbon, and in Buenos Aires you find him in his hundreds, tough, dependable, industrious. But, as the years creep on, nostalgia will surely take him home again, where all the time his womenfolk have been ploughing and reaping, driving his team, and helping his father with the fishing-nets. Glomy and superstitious as the Hebridean Celts, their wreck-strewn shores are peopled for them by supernatural figures and haunted with dark and sinister traditions.

Remarkable among these legends is that of the Lady of the Rocks (La Señorita de las Rocas), the apparition of a pale and beautiful woman, indistinguishable almost from the wraithlike spray-mists, which is said to appear during storms of exceptional fury, and is a presage of imminent evil.

#### THE LADY FROM ENGLAND

Long years ago, they say, one stormy night in March –*una tempestad terrible!*– an English barque was driven ashore not far from Cape Fernandez, and all the folk thereabout flocked beachwards, hoping for what the wind and waves might send them. They watched the unhappy vessel shattered on a reef of rocks some 200 yards from the cliffs, and the surface of the intervening water was soon covered by tossing wreckage and despairing swimmers. But, as they looked, the spars and barrels and piteous writhing bodies sank before their eyes, and then occurred a marvel. Upon a protuberant slab of rock, well within wading distance, the surf washed up the drooping form of a fair young girl of wondrous beauty, veiled all in white, wringing her hands and weeping bitterly; her pale gold hair and pearly clinging garments unnaturally effulgent against the surrounding blackness of the storm. The women of Galicia are thickset and swarthy, and doubtless this frail blonde creature of the North, cast at their feet so unexpectedly, seemed to them something from another world. Not could they credit that, if indeed human, she could have won to shore when so many powerful swimmers had failed. This could be no mortal, but a sprite or witch in league with *Satanás*. “Stone her!” the women howled in their gruff *Gallego* dialect, calling upon their patron Saint Iago, whose bones –once miraculously preserved from the infidel Almanzor– lay but a few score miles away at Compostella. A shower of stones hurtled seaward and battered what was left of her life out of the body of the unfortunate girl, and, in a revulsion of horror, the murderers fled without waiting for their prospective harvest.

Ever afterwards during the westerly storms of Spring it is whispered that one may see the white figure from the sea, eerily waving its arms above the faint glory of its dripping hair; and if one does, *Dios, Eso es un infortunio!* and one should make one's peace with God and settle one's affairs without delay” (*The Times*, 04/04/1924, 1)