

LOS FAROS DE A COSTA DA MORTE; UNA PARTE INTEGRANTE DEL PATRIMONIO GALLEGO

Rosa Méndez Fonte
Universidade da Coruña

¡Torrero que voy perdido
y está apagado tu faro!
Noroeste. Nada claro
por el cielo, ¡y te has dormido!
¡Que se ha dormido el torrero
y nadie del astillero
talar su sueño ha querido!
¡Corre, ve, viento marero
y dile a algún marinero
que el faro no está encendido!

RAFAEL ALBERTI: *El piloto perdido.*

Decir Finisterre es decir más allá de donde nuestra mirada puede perderse; es decir el sol ocultándose, tras una línea de horizonte extremadamente nítida; o entrever la bruma que, tenaz, envuelve los tonos grises y salados de los rompientes. Decir Finisterre es dejarnos llevar por las resonancias históricas del *mare tenebrorum*; es recordar a Bruto, general romano que en el siglo II a.C. –y a pesar de la intrepidez que de él nos cuentan– se dejó llevar por el temor que, tal y como nos los describe Floro, le infundía el espectáculo del *hundimiento del carro solar en el océano*. Ello será la

causa de que llegue a sentirse invadido por un cierto terror cósmico que lo impulsará a retroceder, mientras sufre una especie de autosugestión motivada por haber cometido un sacrilegio; por haber roto el misterio que a todo mortal le estaba vedado. Y es que estamos ante un tiempo en que se creía que, al anochecer, el sol regresaba al oriente sumergido bajo las aguas de los océanos, para reaparecer al siguiente día.

Ya en época medieval, el fin del mundo ejercerá un fuerte influjo positivo sobre la sociedad; no será, pues, extraño que este atractivo se plasme doblemente en los lugares cercanos a los confines de la tierra, y Finisterre sea uno de los puntos de atracción a los que se desplacen los peregrinos, una vez visitada la tumba del apóstol en Compostela. De ahí que –y a pesar de lo difuso que pueda presentárenos el símbolo de la vieira (de *venerea*, en latín) en la leyenda jacobea– nos encontremos con la ligazón entre los arrecifes atlánticos fisterranos y la leyenda jacobea. Sin olvidar, por otra parte, que, en la antigüedad, esta concha estaba consagrada a Venus –llegando a ser desde el emblema de la fertilidad femenina, hasta un remedio contra el mal de ojo. Pero habrá de ser en el siglo XII cuando el gremio de *os concheiros* logre alcanzar en Compostela una fuerte vitalidad, gracias a esta *pectum Jacobeus*. Y son muchas las leyendas que pueden escucharse respecto a su introducción, más o menos forzada, en la leyenda del Apóstol; pero, tomando una de ellas, se nos cuenta que «*Al tiempo en que entraba en el puerto de Padrón la barca apostólica, iba por el muelle un cortejo nupcial precedido por el novio a caballo. Espantóse el animal y arrastró al jinete al agua. Auxiliado por una inspiración divina, en el momento de caer, el novio se encomendó al Santo Apóstol Santiago. Cuando jinete y caballo afloraron a la superficie, estaban totalmente cubiertos de conchas*». Existe, también, en Alcobaca un milagro de similares características, ocurrido al pasar la barca delante de la costa portuguesa de Bouzas.

Sea o no, todo ello, algo más que una leyenda, lo cierto es que tanto la tradición jacobea, como su iconografía, cuentan con este singular elemento de caracteres esencialmente marinos, que se nos hace presente en lugares tan remotos como aquellos en los que el mar apenas significa algo más que esa especial referencia referenciada en algún lugar de la portada o en un determinado capitel interior de su vieja iglesia románica.

Pero decir Finisterre es también decir A Costa da Morte, es rememorar el hundimiento de la Armada Invencible: treinta barcos y cerca de dos mil hombres será el primer balance de pérdidas; lo cual habrá de confirmarse en cuanto a los primeros, mientras que, con respecto a los hombres, muy pronto se sabrá que no todos fueron víctimas del mar, puesto que muchos de ellos lograron alcanzar las costas de Finisterre y vagaron por sus tierras hasta que el Gobernador y el Adelantado de Castilla tomaron medidas para recogerlos. Pasados algunos siglos, el 10 de noviembre de 1890, tendrá lugar otro naufragio de características singulares: ciento setenta y dos jóvenes marinos, la mayoría de ellos pertenecientes a la alta sociedad inglesa, morirán en el siniestro del «Serpent». Este buque escuela había salido de Plymouth tan sólo dos días antes de la catástrofe, su destino era Sierra Leona, pero el temporal le obligará a chocar contra A Punta do Boi. Tras la colisión, el buque tardó aún cerca de una hora en hundirse. De los ciento setenta y dos marinos embarcados, tan sólo tres lograron salvarse –Bourton, Gould y Lacsne, eran sus nombres–, llegando hasta la parroquia de Xaviña, en donde fueron atendidos por la gente del lugar. En cuanto a los muertos, el mar los arrojó a la costa de Camariñas, a un remanso conocido como *Praia do Trece*. Posteriormente, fueron enterrados en el lugar que hoy se conoce como *Cemiterio dos Ingleses*; hecho que ocasionó un conflicto entre los párrocos de Camariñas y Xaviña, puesto que tan sólo sesenta y tres de los muertos eran católicos, mientras que las honras fúnebres –oraciones, funerales y entierro– se celebraron para todos, sin discriminación alguna. Como muestra de gratitud por el comportamiento de los habitantes de la zona, el Almirantazgo envió diversos obsequios: una escopeta para el cura de Xaviña, un reloj de oro para el alcalde del lugar y un barómetro para el Ayuntamiento. En la actualidad, tan sólo queda del *Serpent* su mascarón de proa –talla de madera policromada que representa a un marinero. Ésta fue adquirida en el año setenta por un historiador de la comarca, D. Francisco de Ramón y Ballesteros, que pagó por ella la cantidad de diez mil pesetas. Posteriormente, éste se lo vendió a uno de sus hermanos, médico de profesión, por la misma cantidad. Hoy se encuentra depositado en una vivienda de Morpeguite, en Muxía.

Habrà de pasar casi un siglo desde la tragedia del «Serpent» para que, en 1986, un grupo de pescadores de Fisterra den parte a la Armada de Ferrol del descubrimiento de un objeto metálico avistado en esas aguas;

aparentemente, un cañón antiguo que el mar dejó a la vista en los fondos del cabo de Cee. Verificado el hallazgo, al año siguiente se llega a cabo la campaña «*Finisterrae 87*», entre el cabo de Cee en Corcubión y el cabo Fisterra. Campaña que se incluirá en el proyecto *Forma Maris Antiquis*, cuya finalidad será la elaboración de la Carta Arqueológica Subacuática del Litoral Europeo.

Pero todo lo dicho hasta el momento no es más que un pequeño ejemplo de los múltiples sucesos relacionados con el mar que han tenido lugar en estas latitudes del océano atlántico. Así, no habrá de sorprendernos en modo alguno la presencia nocturna de esas luces ambarinas que, intermitentemente, jalonan, incansables, la llamada *Costa da Morte*, sin más fin que el de prevenir a los navegantes de los peligros que acechan en sus cercanías. Esta *Costa da Morte* suele presentar diferentes delimitaciones, pero nosotros nos quedaremos con la más amplia; aquella que va desde A Coruña hasta el municipio de Fisterra. Así, nos hallamos ante seis importantes faros: el conocido como La Torre de Hércules, el de las Islas Sisargas, el de Cabo Vilan, el de Touriñán, el de A Lobeira Grande y el de Fisterra; todos ellos enclavados en la provincia de Coruña.

Partiendo de A Coruña, y con el fin de hacer un recorrido por todos ellos, nos encontramos con uno de los faros más emblemáticos: La Torre de Hércules. En sus inmediaciones ha habido diferentes hallazgos que nos hablan de la existencia de sucesivos asentamientos humanos; hallazgos que van desde pequeñas piezas de *sigilata*, hasta molinos de mano, sepulcros y monedas del tiempo de Trajano. Tanto los fenicios como los romanos se disputaron la autoría de su construcción y para ello se sirvieron de argumentaciones basadas en fábulas, leyendas y retazos de sucesos imaginarios que se entremezclan con otros reales. Aunque ha de decirse que las hipótesis más comunes que nos hablan de su autoría son dos; la primera de ellas está relacionada con las frecuentes visitas que hacían a Galicia los fenicios, con el fin de explotar la riqueza de sus minas y comerciar con el estaño que de ellas se extraía. Sus primeras incursiones nos remontan al siglo XV a.C., y son muchas las huellas que nos han dejado en estas tierras gallegas, todas ellas relacionadas con su estancia en éstas o con el paso de sus expediciones navales hacia Britania. Restos de ídolos, monedas de Gades y, sobre todo, la construcción del puerto de Estaca de Bares son un buen ejemplo de todo ello. Desde este planteamiento, no resulta tan ilógico el hecho de que este

pueblo construyera una serie de puntos de referencia que pudiesen ayudarles en la navegación cercana a estas costas.

En cuanto a la segunda teoría –ya apuntada, y sin negar la existencia de una primera torre de características fenicias–, tanto los hallazgos, como la tipología, los materiales constructivos y las referencias históricas, nos sitúan ante una realización arquitectónica del tiempo del emperador Trajano.

Y ya, por último, no podemos dejar al margen la leyenda, recogida por Cornide Saavedra, que nos dice que *«esta fue una torre fabricada por Hércules, hispaló o Brigo, y posteriormente reparada por César, provista de un gran espejo que descubría a las naves enemigas a una distancia mayor de cien leguas, erigida, según unos, en gracia a una imaginaria beldad; y en el sentir de otros, para perpetuar la memoria de tres poderosos monarcas y servir de panteón a sus cenizas»*.

Tras todo ello, podemos decir que este faro de A Coruña está inscrito en una tradición que le atribuye más de tres mil años de antigüedad, a lo largo de los cuales se arruinó y reconstruyó en varias ocasiones. Galeses e irlandeses conservan en sus leyendas referencias a la luz del faro de Brigantia. Mientras que los escoceses hablan del robo de la piedra del faro por Cathol, rey de Escocia, la misma donde «abancaban» los reyes gallegos. También, en la Crónica General de Alfonso X, se nos habla de la fundación de la ciudad y de la torre de Hércules, en recuerdo de su victoria sobre el gigante Gerión: *«E mandó en aquel logar fazer una tore muy grande, e fizo meter la cabeça de Gerión en el cimento e mandó poblar una gran cibdat, e fazie escreuir los nombres de los omnes e de las mugeres que viniesen poblar y el primer poblador que uino fue una muger que auia nombre Cruna, e por essol puso assi nombre a la cibdat»*.

Son, pues, éstas algunas de las leyendas que se le atribuyen a A Coruña y la Torre de Hércules; todas ellas, como ya hemos dicho, teñidas de fantasía junto con unos pequeños tintes históricos.

En cuanto a los sistemas luminosos de este faro, y partiendo de las noticias más antiguas que encontramos en la tradición –que no en la historia– podríamos comenzar remitiéndonos, de nuevo, a la Crónica General de Alfonso X el Sabio; en ella puede leerse, por vez primera, que un sobrino de Hércules, el rey Hispán, fue el continuador de la obra anterior y como era *«ome muy sabidor»* construyó un gran espejo en el que podían verse las naves que, a larga distancia, cruzaban el océano, poniendo este espejo sobre

la torre para resguardarla de las gentes que pudieran arribar al puerto con ánimo de guerrear. Por su parte, Florián Ocampo rechaza la existencia de dicho espejo, alegando que era fuego lo que se ponía sobre la Torre, con el fin de señalar a los navegantes un puerto seguro en las noches de tormenta. A ello habrá de añadirse la fábula del candil maravilloso, que nos llega de la mano de Baltasar Porreño, en su Nobiliario del Reyno de Galicia (1572); nos dirá: «*En esta Torre puso Hércules un espejo para guarda de la ciudad y junto a él un candil maravilloso encendido con una llama de tal confección que nunca se apagaba en ningún tiempo, y con ella se veían en el espejo los navíos que venían por el mar contra la ciudad, así de día como de noche; y luego se proveía de remedio para no dejarlos entrar en el puerto, y por eso era inexpugnable la ciudad*». Esta fábula responde al mismo fuego que se conservaba, como era costumbre, en las viviendas, con el fin de evitar la engorrosa tarea cotidiana de encenderlo. En cuanto al fuego que se encendía en la parte alta de la Torre, era esto algo natural en tiempo de los romanos, puesto que sólo se utilizaba o bien éste, o bien lámparas de aceite; y no debemos olvidar que en la Torre de Hércules éstas últimas no serían operativas, debido a su escaso alcance y a las difíciles condiciones atlánticas.

Según referencias históricas, la luz de esta hoguera continuó en el tiempo, pero no así su alcance, que fue sufriendo modificaciones, debidas a cuantos artilugios se colocaron en su derredor; incluidas planchas de estaño para aumentar su reflexión. Será en 1833 cuando ya disponga de ocho lámparas de aceite fijas, que se reflejaban en el giro de unas planchas de hierro movidas por relojería. En 1847 el aparato óptico estará ya construido por una luz giratoria consistente en 11 reflectores grandes, 11 pequeños y 12 lentes convexas con lámparas de aceite de oliva. Las modificaciones a partir de entonces se suceden hasta la actualidad.

El segundo faro con el que nos encontramos está situado en las islas Sisargas; un grupo de pequeñas islas situadas frente el cabo de San Adrián. En la Historia de Galicia, de Verea y Aguilar, publicada en Ferrol en el año 1838, se nos dice que Hércules tuvo un templo en estas islas, como recuerdo de los viajes fenicios. Y será sobre el hipotético lugar donde estaba enclavado este templo –a 107 mts. de altura sobre el nivel del mar– donde se levanta

te, el 29 de julio de 1853, un faro de cuarto orden que ofrecería la característica luz blanca con destellos rojos, de cuatro en cuatro minutos. El acceso y el abastecimiento de este faro se realiza en la actualidad, y cuando el tiempo meteorológico lo hace posible, por medio de una embarcación que sale de Malpica. Del puerto de la isla sale un pequeño camino que lleva hasta el faro, tras un recorrido de alrededor de dos kilómetros, siendo los moradores de éste los únicos habitantes del lugar.

Ya en Camariñas, nos encontramos con el llamado faro de Cabo Vilán, situado en el corazón mismo de A Costa da Morte. Nombre éste que, como veíamos anteriormente, responde a los cientos de naufragios que tuvieron lugar en sus aguas. José Baña –profesor de la vecina Camelle– ha contabilizado 148 naufragios, entre 1773 y 1973, entre los que se encuentran 533 víctimas. Siendo a raíz del naufragio del *Serpent* cuando tuvo lugar una gran polémica acerca de la inexistencia de señales marítimas a lo largo de esta peligrosa costa; de esta polémica surgió la construcción del faro de Cabo Vilano.

Su emplazamiento –en un alto del acantilado y sobre una escasa superficie rocosa– motivó que la construcción de la vivienda se llevara a cabo unos metros más abajo. Un túnel subierto salva la altura y la distancia existentes entre ambas construcciones. El proyecto para llevarlo a cabo fue aprobado en octubre de 1879 y su presupuesto se elevó a 158.000 pts. Es relevante el dato de que sea el primer faro eléctrico de la península, que se encenderá por vez primera en 1896. Desde ese momento se sucederán múltiples reformas en su interior, con el fin de ir acondicionándolo, hasta la actualidad, con nuevos adelantos.

El cuarto gran faro con el que nos encontramos es el de Touriñán, enclavado en el territorio de la aldea que lleva su mismo nombre, y situado a unos 15 kilómetros de Muxía. Se inauguró en diciembre de 1898, sobre un paraje desolado y apenas comunicado por estrechos caminos. Como peculiaridad, podemos decir que es este faro el que verdaderamente marca el *finis terrae*, y no el de Fisterra, puesto que es el situado más al Oeste de todos los faros atlánticos.

Continuando nuestro camino hacia el Sur, nos encontramos con la ría de Corcubión, lugar de refugio para los barcos que recalán en Fisterra cuando existe poca visibilidad y mal tiempo. Pero son diversos los obstáculos que dificultan la maniobra de entrada a ésta, de ahí que una larga lista de nombres repose bajo sus aguas, tras haber intentado, infructuosamente, esquivar los bajos de Carrumeiro o los peñascos de las dos Lobeiras. Y es por ello que, en 1904, se prueba el proyecto de llevar a cabo la construcción del faro de Lobeira Grande, con un presupuesto de 50.568 pts., y que será inaugurado el 15 de septiembre de 1909. Su emplazamiento será en la parte más alta del islote y su imagen constructiva es la de un gran edificio de forma rectangular, con dos plantas, que ofrece toda su resistencia al viento y al agua. Sobre la cubierta muestra una linterna que, en la actualidad –y con el fin de facilitar el servicio, puesto que ello hace innecesaria la residencia en un lugar tan inhóspito–, es atendido su funcionamiento mediante visitas periódicas que efectúan los técnicos del faro de Fisterra.

Por último, cierra el recorrido el faro de Fisterra. Es reseñable el hecho de que por estas tierras se hallaron restos de la vía romana conocida como *Per Loca Marítima*; una vía que conducía hasta el final de la tierra conocida, en donde, y según la leyenda, se encontraba el Ara Solis –lugar de adoración al Sol y nombre que aún mantiene una plaza de la villa de Fisterra.

Desde la Edad Media, estas tierras se convirtieron en el término del Camino del peregrino jacobeo, que prolongaba hasta ellas su andadura con el fin de venerar las reliquias de San Guillermo y del Santo Cristo das Barbas Douradas, en la iglesia de Sta María das Areas, la cual constituye un buen ejemplo del gótico marinero gallego. Consta de una planta de salón, con una Capilla Mayor rectangular, nave única y dividida en cuatro tramos por medio de tres arcos apuntados. Su fábrica inicial es del siglo XII, pero a esta estructura se le han ido adosando a lo largo de los siglos diversos elementos arquitectónicos, que contribuyeron a la imagen que se nos muestra en la actualidad. La construcción más reciente, realizada alrededor del tercer tercio del siglo XVII, es la Capilla del Santo Cristo –de estilo barroco–, junto con su retablo. Éste último, junto con el de la Capilla del Carmen (anteriormente del Rosario), son los únicos que se conservan en la actualidad. El retablo de la Capilla del Santo Cristo es una obra de Miguel Romay,

datada en 1721. Presenta, una hornacina, la imagen del Santo Cristo (perteneciente al siglo XIV), en la cual podemos observar unas características similares a las de los Cristos de Burgos y Orense, los cuales se mantienen fieles al gusto de la imaginería gótica bajomedieval, presentando un marcado realismo y sentimiento trágico en cuanto a su relación con la crucifixión. Es importante destacar la relación de esta imagen con la existente en la Catedral de Orense, puesto que ésta última es una copia de la primera siendo el obispo Vasco Pérez Mariño, original de tierras fisterranas, quien mandó hacer una imagen exactamente igual para la antedicha Catedral. Hay, también, quienes afirman que la verdadera imagen es la de Orense, siendo la de Fisterra una copia posterior.

Este Cristo das Barbas Douradas posee barba y pelo naturales, mientras que el cuerpo se halla recubierto de un lino que, posteriormente, fue impregnado con una capa de pintura, con el fin de emular la piel natural. Son muchas las leyendas que se cuentan acerca de esta imagen; es frecuente aún escuchar de qué modo le crecen el pelo y la barba, o cómo el sudor impregna su piel. En cuanto a la devoción popular que promueve, son buena prueba cantigas populares del tipo:

*Santo Cristo de Fisterra,
Santo da barba dourada,
veño de tan lonxe terra,
Santo, por te ve-la cara.*

Por último, debemos también destacar la llamada Puerta Santa -situada entre la Capilla del Carmen y la de Sta Lucía. Esta Puerta se nos muestra cegada por un muro que, y siguiendo la tradición jacobea, es derribado cada Año Santo, con el fin de dar entrada por ese lugar a los peregrinos que, una vez llegados a Compostela, se dirigían a Fisterra con el fin de rendir culto al Santo Cristo. Será en 1479 cuando, para prestar ayuda a los numerosos peregrinos que se acercaban a estos lugares, se construya el Hospital de Peregrinos de Nuestra Señora del Rosario.

Pero volviendo al faro de Fisterra, nos encontramos a éste enclavado en el Alto de San Eugenio (a 143 mts. de altura sobre el nivel del mar), muy próximo al lugar donde nos dice la tradición que estaba el templo de Arasolis. Es uno de los faros más importantes de esta costa, concentrando en su inte-

rior prácticamente todos los tipos de señalización que, en la actualidad, se utilizan para balizar las costas. Es posible que este lugar estuviera señalizado anteriormente, y parece fuera de toda duda que en él se encendían fuegos para guiar el navegante; así parece indicarlo la denominación de *monte facho*. Sobre todo ello existen diversas leyendas, llegándose incluso a localizar el lugar exacto, sobre la cima, en que estarían emplazados los fuegos. Entre ellas, e incluida en la leyenda negra –que no tiene por qué atenerse a la realidad–, está la que atribuye a estos fuegos la función de confundir a los navegantes, con el fin de que sus barcos se estrellasen contra las rocas, para posteriormente –al igual que sucedía en el Bósforo–, saquearlos impunemente.

Será en 1833 cuando se decida hacer de Fisterra el enclave de un nuevo faro, puesto que éste era el punto donde recalaban todas las embarcaciones que, pasando el Atlántico, se dirigían a los puertos del Norte de la península. Las obras se costearon con el sobrante de los arbitrios recaudados para la construcción de los faros de los distintos puertos españoles. El trabajo de ingeniería corrió a cargo de Félix Uhagón, y la entrada en funcionamiento será en 1853.

En 1883, la Comisión de Faros aprobará la instalación de una sirena de aire comprimido en este faro de Fisterra, la primera de estas características instalada en España. El proyecto fue realizado por Ángel García del Hoyo, y se pondrá en funcionamiento en 1889; nombrándose, como torrero maquinista, al torrero tercero: Antonio Morán Juárez, al que se le asignará un sobresueldo de una peseta, por exceso de trabajo. Fue también este faro uno de los primeros en contar con radiofaro, de la casa Telefunken, entrando en servicio en 1922. Y, para completar todo ello, en 1982, entró en funcionamiento la estación del sistema de radionavegación Omega Diferencial. Así, junto con las de la Isleta, en Las Palmas, y Cabo de Palos, en Murcia, se cubre todo el litoral costero, permitiendo que el navegante pueda determinar su posición con bastante exactitud.

Tras el paso de los años, tanto el progreso como la contemporaneidad nos han ido situando ante estas construcciones singulares con una visión diferente; así, lo que hasta no hace mucho tenía como único significado la prevención del peligro, ha ido tomando un camino distinto. Los faros han ido

ganando un fuerte sabor a elemento artístico que, afincado en un soporte natural, culmina su plasmación en un intervencionismo espacial perfectamente ensamblado con el entorno. Intervencionismo que logra dotar ese espacio de unas características especiales y bien definidas. Es decir, la presencia de un faro en un determinado lugar hace que éste último pierda por completo su protagonismo natural anterior, y se vea absorbido por la fuerza con que esta construcción le otorga. Estamos, pues, ante lo que podríamos llamar una resignificación de la arquitectura y del paisaje, del mismo modo que ante un patrimonio que hacemos nuestro a través de un doble lenguaje simbólico, puesto que toma sus significados en la vertiente relacionada con el patrimonio histórico –que podemos sintetizar en una valoración de antigüedad y uso– y la del elemento artístico actual –cuyo significado nos vendría dado a través de valoración estética. De este modo, en la creación del ambiente que llega hasta nosotros se entremezclan valores históricos y de contemporaneidad, del mismo modo que podemos encontrar ese mismo lenguaje en el paisaje en que estas construcciones están inscritas: naturaleza e historia, junto con naturaleza y estética; algo que nos sitúa ante un hombre transformador-creador, y no simple usuario; por otro lado, en este hecho se transluce lo que suele llamarse una «intención paisajística», producto de la búsqueda de sensaciones, significados y cualidades estéticas. Síntesis de todo ello podría ser el hecho de encontrarnos ante una inserción de la cultura en el paisaje construido, inserción que, en sí misma, es ya patrimonio de la sociedad que la lleva a cabo.

Como ejemplo de la fuerte modificación que, de la mano de un faro, tiene lugar en el paisaje, puede servirnos el proyecto denominado «*Jardín de Hércules. 14 esculturas bajo la luz del faro*», llevado a cabo en el entorno de la Torre de Hércules, en 1995. En él se contempló dotar a ese espacio que rodea al faro con las obras de catorce escultores (Leiro, Moncho Amigo, Xosé Cid, Soledad Penalta, Correa Corredoira... entre ellos). Encontrándonos, pues, ante un espacio natural, previamente intervenido por el faro, que secundariamente intervienen estas obras; puesto que sólo alcanzan su completo significado a través de su cercanía a la obra primera. Hemos visto, pues, cómo la Torre de Hércules es capaz, por sí misma, de alterar el valor de un espacio natural, transformándolo en histórico y, posteriormente, estético, del mismo modo que puede ser transformadora de los elementos artísticos situados en sus inmediaciones.

Para finalizar, no podemos olvidarnos de la poética especial que envuelve a la imagen del farero; ese alguien que observa, incansablemente, el mar –con cuanto de cambiante comporta su presencia– y que se ve envuelto en una permanente soledad no siempre amable. Pero nada mejor para definirla que los versos de Cernuda que conforman el poema «Soliloquio del farero»:

*Cómo llenarte soledad
sino contigo misma.*

*De niño, entre las pobres guaridas de la tierra,
quieto el ángulo oscuro,
buscaba en ti, encendida guirnalda,
mis auroras futuras y furtivos nocturnos,
y en ti los vislumbraba,
naturales y exactos, también libres y fieles,
a semejanza mía,
a semejanza tuya, eterna soledad.*

*Me perdí luego por la tierra injusta
como quien busca amigos o ignorados amantes;
diverso con el mundo
fui luz serena y anhelo desbocado,
y el la lluvia sombría o en el sol evidente
quería una verdad que a ti te traicionase,
olvidando en mi afán
cómo las alas fugitivas su propia nube crean.*

*Y al velarse a mis ojos
con nubes sobre nubes de otoño desbordado
la luz que aquellos días en ti misma entrevistos,
te negué por bien poco;
por menudos amores ni ciertos ni fingidos,
por quietas amistades de sillón y de gesto,
por un nombre de reducida cola en un mundo fantasma,
por los viejos placeres prohibidos,*

*como los permitidos nauseabundos,
útiles solamente para el elegante salón susurrado,
en bocas de mentira y palabras de hielo.*

*Por ti me encuentro ahora el eco de la antigua persona
que yo fui,
que yo mismo manché con aquellas juveniles traiciones;
por ti me encuentro ahora, constelados hallazgos,
limpios de otro deseo,
el sol, mi dios, la noche rumorosa,
la lluvia, intimidad de siempre,
el bosque y su alentar pagano,
el mar, el mar como su nombre hermoso;
y sobre todos ellos,
cuerpo oscuro y esbelto,
te encuentro a ti, tú, soledad tan mía,
y tú me das fuerza y debilidad
como al ave cansada los brazos de la piedra.*

*Acodado al balcón miro insaciable el oleaje,
oigo sus oscuras imprecaciones,
contemplo sus blancas caricias;
y erguido desde cuna vigilante
soy en la noche un diamante que gira advirtiendo a los hombres,
por quienes vivo, aun cuando no los vea;*

*Y así, lejos de ellos,
ya olvidados sus nombres, los amo en muchedumbres,
roncas y violentas como el mar, mi morada,
puras ante la espera de una revolución ardiente
o rendidas y dóciles, como el mar sabe serlo
cuando toca la hora de reposo que su fuerza conquista.
Tú, verdad solitaria,
transparente pasión, mi soledad de siempre,
eres inmenso abrazo;
el sol, el mar,*

*la oscuridad, la estepa,
el hombre y su deseo,
la airada muchedumbre,
¿qué son, sino tú misma?*

*Por ti, mi soledad, los busqué un día;
en ti, mi soledad, los amo ahora.*

BIBLIOGRAFÍA

- ACUÑA, ARIAS y VVAA: *La romanización de Galicia*. Ed. El Castro. A Coruña. 1992
- AMEIXEIRAS, X.: «El Ayuntamiento de Camariñas gestiona la presencia de la Royal Navy en los actos del centenario del naufragio del Serpent». *La Voz de Galicia*. 6/5/90.
- BALLART, J.: *El patrimonio histórico y arqueológico: Valor y uso*. Ariel. Barcelona. 1996.
- BELLO DIÉGUEZ, X.M.: *La Torre de Hércules*. Galicia Editorial, S.A. A Coruña. 1991
- BERGER, P. Y LUCKMANN, T.: *La construcción social de la realidad*. Amorrortu. Buenos Aires. 1995.
- BERMEJO, J.C. y VVAA: *Historia de Galicia*. Ed. Alhambra. A Coruña. 1980.
- CABRERA, M; FERNÁNDEZ FUERTES, T.; RODRÍGUEZ J. y VASCO A: *El Jardín de Hércules; 14 escultores bajo la luz del faro*. Obrascón S.A. A Coruña.
- CAPITEL, A.: *Metamorfosis de los monumentos y teorías de la restauración*. Madrid. 1988.

CERNUDA, LUIS: *La Realidad y el Deseo*.

DON JOSEPH CORNIDE: *Historia de la Torre de Hércules*. Ed. Librería Arenas. A Coruña, 1986.

FERNÁNDEZ ARENAS, J.: *Introducción a la conservación del patrimonio y técnicas artísticas*. Ariel. Barcelona. 1996.

FERNÁNDEZ DE ROTA, J.A. (Dir.): *Lengua y Cultura. Aproximación desde una semántica antropológica*. De. do Castro. A Coruña. 1988.

FERNÁNDEZ DE ROTA, J.A.: "Antropología Social y Semántica", en Lisón Tolosana, C. (Dir): *Antropología Social sin fronteras*. ISA. Madrid. 1988.

FOUCAULT, M.: *De lenguaje y literatura*. Paidós. Barcelona. 1996.

LISÓN TOLOSANA, C.: *Invitación a la Antropología Cultural de España*. Akal. Madrid. 1991.

LLORENÇ PRATS: *Antropología y patrimonio*. Ariel. Barcelona. 1997.

ROSSI, Y. Y O'HIGGINS, E.: *Teoría de la cultura y métodos antropológicos*. Anagrama. Barcelona. 1981.

SÁNCHEZ TERRY M.A.: *Faros españoles del Océano*. Ed. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid. 1987.

VIÑUALES GONZÁLEZ, J.: *Criterios de valoración del arte actual*. UNED. Madrid. 1995.