

FERNANDO ALONSO ROMERO

**«HISTORIAS DE NAUFRAGIOS EN  
TRES FINISTERRES EUROPEOS:  
LAND'S END (INGLATERRA),  
DINGLE (IRLANDA)  
Y FINISTERRE (ESPAÑA)»**

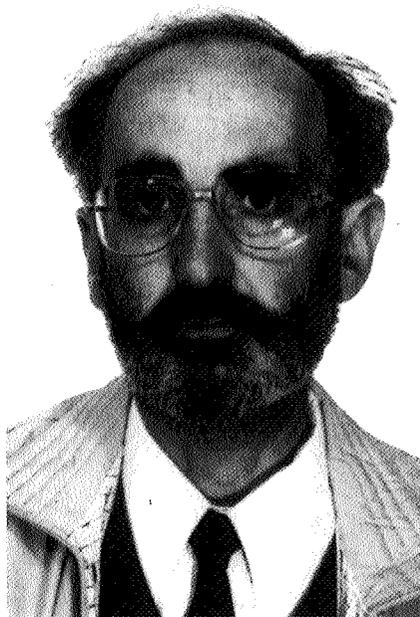
20 DE MAYO DE 1999

### **FERNANDO ALONSO ROMERO**

PROFESOR DE LA FACULTAD DE FILOLOGÍA DE LA UNIVERSIDAD DE SANTIAGO, HA DEDICADO MÁS DE TREINTA AÑOS AL ESTUDIO DE LAS EMBARCACIONES PREHISTÓRICAS UTILIZADAS EN LAS COSTAS ATLÁNTICAS EUROPEAS.

DESDE HACE DIEZ AÑOS DEDICA UNA PARTE DE SU ACTIVIDAD A LA INVESTIGACIÓN ETNOGRÁFICA RELACIONADA CON GALICIA Y LAS ISLAS BRITÁNICAS. ENTRE SUS LIBROS SON DE DESTACAR: «*SANTOS E BARCOS DE PEDRA*», «*LEYENDAS Y TRADICIONES DE LOS PESCADORES GALLEGOS, BRITÁNICOS Y BRETONES*», ETC.

HA PUBLICADO DIVERSOS TRABAJOS SOBRE GRABADOS RUPESTRES DE EMBARCACIONES ADEMÁS DE OTROS ESTUDIOS ETNOGRÁFICOS.



**H**e enfocado el tema del que voy a hablar aquí desde un punto de vista etnográfico e histórico, centrándome principalmente en una visión general de los naufragios que se produjeron en el siglo XIX en esos tres finisterres europeos (Fig. 1). El motivo por el cual me limito a los naufragios del siglo XIX es, en primer lugar, porque casi toda la información etnográfica sobre esos episodios data de esa época; en segundo lugar, porque el número de naufragios registrados en los finisterres mencionados es tan inmenso que resulta totalmente imposible abarcar toda su historia. Sólo en la península de Dingle, en Irlanda, se estima que hubo alrededor de 120 naufragios registrados entre el siglo XVI y nuestros días (Fig. 2). Naturalmente a esta cifra hay que sumar un número indeterminado de otras muchas naves desaparecidas, que se supone que se hundieron en esas latitudes porque nunca llegaron a sus destinos. Se calcula que fueron alrededor de 13.000 los naufragios que se produjeron en toda esa isla entre el siglo XII y nuestra década de fin de siglo (Bourke, E. J. 1994), y en 100.000 los de Gran Bretaña. En España la primera relación de naufragios la hizo la Dirección de Hidrografía en el año 1866, cifrando en 54 el número total de hundimientos que se produjeron durante ese año en las costas españolas, y en 331 los ocurridos en la década de 1870 a 1879 entre el límite español con Francia y la desembocadura del Miño (Ferreiro, M. 1880, 24, 30). Con respecto a los naufragios por las costas de Finisterre durante el siglo XIX, Baña Heim, en

su obra pionera sobre estos temas, *Costa de la Muerte: Historia y anecdotario de sus naufragios*, recoge el hundimiento de diez naves. Cifra que se amplía en dos más en la obra de San Claudio Santa Cruz, recientemente publicada (Baña Heim, J. 1980; San Claudio Santa Cruz, M. 1997) (Fig. 3). Cantidad tan reducida llama la atención, sobre todo si la comparamos con el número de naves que se sabe a ciencia cierta que se hundieron a lo largo de ese mismo siglo en las cercanías del cabo de Land's End (Cornualles): alrededor de 220 (Fig. 4). Evidentemente la cifra de hundimientos que localizan los historiadores en el cabo de Finisterre parece incompleta. En el siglo XIX pasaron por delante de ese promontorio más naves que por Land's End, debido a su situación geográfica que lo convierte en un punto estratégico de enlace entre las vías marítimas del norte de Europa con el sur y con el Mediterráneo. En el *Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* del año 1884, se dice que en 1883 naufragaron 8 naves en el tramo costero comprendido entre el cabo Ortegal y la desembocadura del Miño. Claro que, y como dice Díaz de Rábago en su estudio sobre esa Sociedad, «no siempre son exactas las estadísticas, y mucho menos las de los naufragios, los cuales se consuman tantas veces sin que nadie sepa o quiera que se sepa de ellos» (1885, 63). Para tener una idea aproximada del número de naves que debieron de pasar por delante de La Costa de la Muerte en el siglo XIX, es interesante señalar que en el año 1845 se calcula que pasaron por Land's End unas 40.000 embarcaciones (Bird, S. 1991, 19). Con ese intenso tráfico marítimo se explican los más de mil naufragios que se registraron en las costas de Devon, colindantes con las de Cornualles, entre 1760 y 1925; a los que hay que añadir una cifra probablemente también muy alta, de otras muchas naves que se perdieron en esas aguas pero que no constan en los archivos (Larn, R. 1977). Sin embargo, no es nada fácil hacer una relación de naufragios cuando la información, o bien se encuentra desperdigada por archivos y bibliotecas de distintos países, o incluso se carece de ella porque no se registraron los hundimientos.

Comenzaré este estudio hablando de los naufragios irlandeses, y para centrarnos en el tema, recordando una cita de una ilustre filántropa ferrolana, Concepción Arenal, que tanto se esforzó en sus días por sacar adelante la entonces llamada *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*, a la



Fig. 1. Situación geográfica de los tres finisterres atlánticos.

que muchos miles de naufragos debieron la vida. En un artículo que escribió en *La Voz de la Caridad*, en marzo de 1881, con el fin de obtener más fondos para que esa *Sociedad* pudiera extender su humanitaria labor a todas las costas españolas, Concepción Arenal estimulaba la imaginación de sus lectores con la siguiente cita:

*¿Habéis visto alguna vez un barco en el mar, que hace señales de hallarse en gran peligro? ¿Habéis oído el cañonazo que pide socorro? ¿Habéis formado parte de esa multitud que cubre el puerto o la playa, que palpita, que teme, que espera, que llora, que se estremece, que por intervalos está inmóvil como las rocas donde se estrellan las olas, o como ellas se agita? ¿Habéis sentido el silencio angustioso cuando la nave parece próxima a sumergirse, el gemido prolongado cuando aquel punto negro deja de verse entre las rompientes?... (Arenal, C. 1881).*

Así era un naufragio a finales del siglo XIX. Hoy afortunadamente ya contamos con otros medios para salvar las vidas de los navegantes, y no hay que recurrir a la caridad pública para que el Estado se ocupe de una tarea que entonces la *Sociedad de Salvamento de Náufragos* realizaba con enormes dificultades. Pero tuvieron que pasar muchos años, durante los cuales se perdieron muchas vidas, antes de que en las costas de España se contara con un servicio eficaz de protección a la navegación. *La Sociedad de Salvamento de Náufragos* la había fundado en Madrid el teniente de navío Martín Ferreiro, el 19 de abril de 1880, con el apoyo del rey Alfonso XII y del almirante Marqués de Rubalcava. En 1888 había ya estaciones de salvamento de náufragos en los puertos de Ribadeo, Ferrol, Coruña, Corrubedo, Villagarcía, Cambados y Vigo. Ese mismo año se publicaba la obra de Giménez Loira *Estudios sobre socorros y auxilios a náufragos*, que salía a la luz «con el fin de difundir y vulgarizar todos los recursos médicos, hasta aquí conocidos para socorrer a los ahogados, con la descripción de los aparatos más convenientes, proponiendo a nuestro juicio los más preferibles; exponer los medios y aparatos marítimos de que podemos disponer para salvar a los náufragos» (Giménez Loira, A. 1888, 6). Se seguía así el ejemplo de Inglaterra en cuyas costas actuaba la *Royal National Lifeboat Institution* desde 1824 con ese mismo fin humanitario.

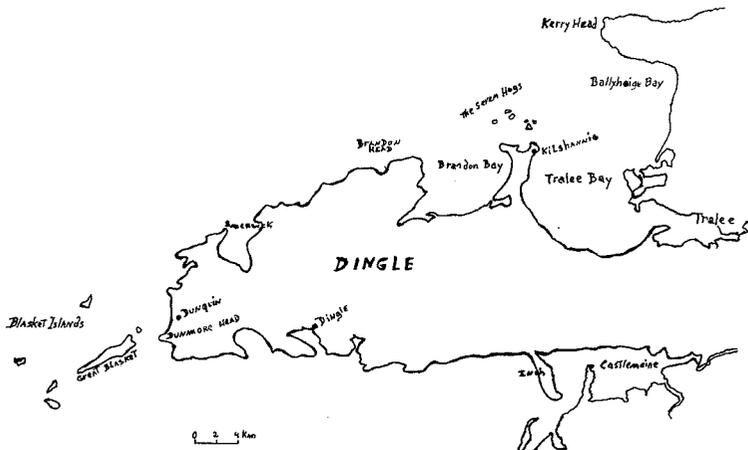


Fig. 2. Situación geográfica de los topónimos de la península de Dingle (Irlanda) citados en el texto.

El primer bote salvavidas de Cornualles empezó a utilizarse en Penzance en 1826 (Fig. 5). Su tripulación la componían pescadores y marinos voluntarios. En 1853 se realizó la botadura del bote salvavidas de Sennen Cove, muy cerca de Land's End. Pero ya desde algunos años antes y en numerosas ocasiones, los pescadores habían realizado funciones de salvamento en sus pequeñas embarcaciones, estimulados por un grupo de comerciantes y de vecinos de Penzance, que horrorizados ante la enorme cantidad de naufragios que se producían, habían iniciado en 1803 una campaña privada para adquirir un bote salvavidas (Noall, C. 1989, 3). La historia de ese generoso voluntariado en las costas de Cornualles está llena de



Fig. 3. Plano del cabo de Finis-terre realizado en 1879 por el comandante del cañonero «Pelicano» D. Emilio Diaz Moreu. (Dirección de Hidrografía Madrid).

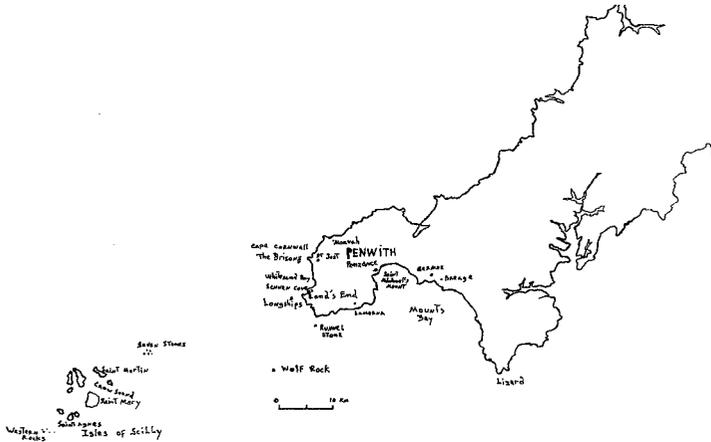


Fig. 4. Mapa del SW de Cornualles y del archipiélago de las Sorlingas con la situación geográfica de los topónimos citados en el texto.

numerosos ejemplos de valor y de filantropía; y la RNLI concedió diversas condecoraciones en las que a partir de 1917 se grabaron los versículos del Salmo 69, verso 15: «*Let not the deep swallow me up*» (*No dejes que me trague el abismo*), (Bird, S. 1991, 28).

El 11 de enero de 1851 el bergantín británico «New Commercial» naufragó en los bajos los Brisons a 4 millas al norte de Land's End (Fig. 4). Había zarpado de Liverpool con destino al Caribe pero cuando acababa de doblar el promontorio Cape Cornwall, navegando demasiado cerca de la costa a causa del temporal, su casco rozó los bajos mencionados, abriéndose una vía de agua que en pocos minutos anegó toda la embarcación. El capitán, su esposa y ocho marineros consiguieron subirse a unas rocas que sobresalían de los arrecifes. Pero al poco rato una enorme ola se llevó a casi todos; solamente Mr. Sanderson (el capitán), su esposa y un marinero consiguieron seguir con vida, aferrados desesperadamente a unos salientes rocosos. El marinero, viendo la trágica situación en la que se encontraban, decidió agarrarse a unos maderos para intentar llegar nadando hasta la playa de Whitesand Bay, y tras una agotadora lucha con las olas y la corriente, logró su propósito y fue recogido en la orilla por unos pescadores de Sennen. Poco después, el guardacostas «Sylvia» intentó acercarse hasta la pareja, que seguía con vida en lo alto del arrecife, pero la proximidad de la noche

y el fuerte oleaje impidió llevar a cabo la labor de salvamento. Al día siguiente una multitud de casi seis mil personas se había congregado en lo alto del acantilado de Cape Cornwall para observar las operaciones del rescate. Con la ayuda de un cohete se lanzó un cabo a los náufragos, y gracias a este medio pudieron ser rescatados el capitán y su esposa; aunque esta última falleció poco después por agotamiento. Este salvamento tuvo una enorme repercusión en la prensa británica y contribuyó de manera decisiva al acuerdo unánime de situar en Sennen un bote salvavidas. Asimismo, sirvió para que el público fuera dejando en el olvido la mala reputación que tenían los habitantes de esa localidad, a los que se consideraba descendientes de los piratas de la costa, también llamados raqueros (en inglés *wreckers* o *beachcombers*).

En la Irlanda del siglo XIX se produjeron varios naufragios en los que intervinieron la acción combinada de un litoral muy peligroso y las actividades de los raqueros. Muchas desgracias ocurrieron en su recortada costa occidental, llena de promontorios, de rompientes, de rocas aisladas y de bajos fondos que no figuraban en las cartas; sobre todo, en el extremo

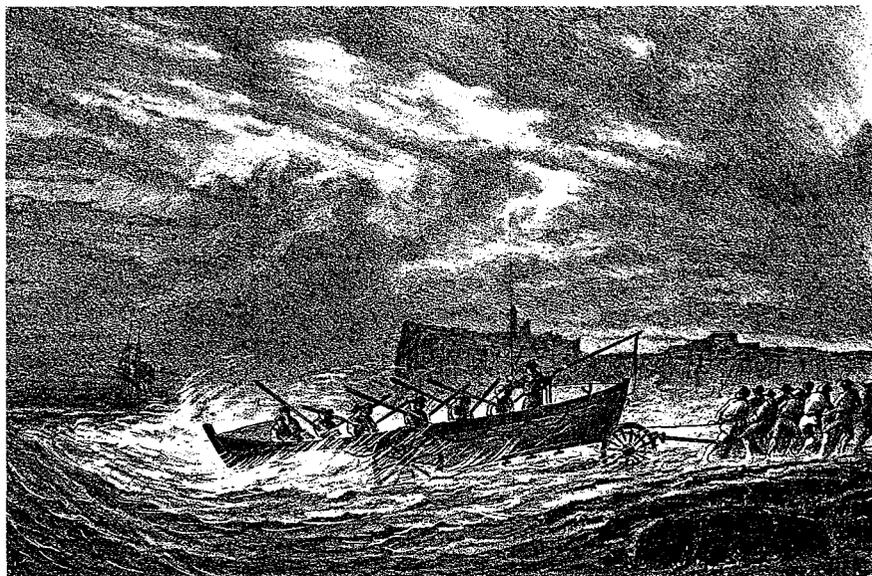


Fig. 5. Lanzamiento al agua de un bote salvavidas. (Ferreiro, M. 1880, 217. Fig. 1).

suroeste, en donde se encuentran las penínsulas de Dingle, Iveragh y Beara (Fig. 6). La península de Dingle, en el condado de Kerry es la más septentrional de una serie de penínsulas que forman la costa del suroeste de Irlanda. Tiene una longitud de unas 30 millas desde Tralee hasta su extremo más occidental, frente al cual se encuentra el archipiélago de las Blasket, en cuyas islas se produjeron también numerosos naufragios. Esta península abarca un territorio de 562 kilómetros cuadrados. Gran parte de su costa la forman pronunciados acantilados, grandes y hermosas bahías, pequeñas ensenadas y playas arenosas en las que aún se varan los *currags*, esas pequeñas y sorprendentes embarcaciones tradicionales, descendientes de los antiguos barcos de cuero de los celtas, que todavía se utilizan en esas latitudes (Alonso Romero, F. 1994).

Aunque está fuera del período del que me ocupó, debo mencionar, por tratarse de naves españolas, que en la península de Dingle naufragó una pequeña parte de la flota de la Armada Invencible. El 21 de septiembre de 1588 se hundió la «Santa María de la Rosa» frente a los acantilados de Stromboli, entre Dun Mor y la isla de Great Blasket (Fig. 7). Era un galeón de 945 toneladas que había salido de Lisboa en el mes de mayo de 1588. Después de su encuentro con la Armada británica en aguas del Canal de la Mancha inició, al igual que la mayoría de las embarcaciones españolas, su ruta de regreso navegando a lo largo de toda la costa este y norte de Escocia. Desde allí zarpó hacia Irlanda, para encontrarse a la altura de las islas Blasket con una terrible galerna que provocó su naufragio. En él pereció toda la tripulación excepto un marinero, hijo del piloto de la nave, que fue hecho prisionero por las tropas inglesas que estaban en las proximidades del naufragio y trasladado a la ciudad de Dingle. En el interrogatorio al que fue sometido declaró que entre los desaparecidos en el naufragio estaba el hijo bastardo de Felipe II, el príncipe D'Ascoli. Pero lo cierto es que dicho Príncipe había desembarcado antes en los Países Bajos. Sin embargo, esa declaración tuvo tanta repercusión en la zona que uno de los cuerpos recuperados tras el naufragio fue enterrado en Dunquin, en un lugar que todavía se conoce con el nombre de *Uaig Mhic Ri na Spáinne* (es decir, la tumba del hijo del Rey de España). En el diario de a bordo de Marcos de Aramburu, comandante del galeón «San Juan Bautista», quedó registrado dicho naufragio, aunque el comandante no se percató de que se había salvado un



*Fig. 6. Penínsulas de Dingle, Iveragh y Beara (Irlanda).  
Mapa de 1799 realizado por John Cary (Propiedad del autor).*



*Fig. 7. Vista de las islas Blasket desde Dunmore Head (Península de Dingle, Irlanda) en cuyas aguas naufragaron varias embarcaciones españolas de la Armada Invencible (Foto Anne MacCarthy, 1998).*

único tripulante (Cuppage, J. 1986, 427). Se dice, según un relato popular transmitido de generación en generación, que uno de los náufragos era una mujer que fue enterrada en Castle Point, en la isla Great Blasket. Y en Dunquin, frente al lugar del hundimiento se levantó un monumento para conmemorar esa tragedia marina (MacDonogh, S. 1993, 149), (Fig. 8). Algunos restos de la «Santa María de la Rosa» fueron recuperados en 1968, después de localizar el barco a 35 metros de profundidad. Se sacaron a la superficie dos platos de estaño grabados con el nombre del capitán Francisco Ruiz Matute que era el responsable de una compañía de 95 hombres. También se encontraron varios arcabuces, un mosquetón, monedas de Felipe II y algunos restos humanos. Poco después, y muy cerca de ese naufragio, se hundió también la nave «San Juan Bautista» (Flanagan, L. 1995, 37, 14), mientras que la nave «Nuestra Señora del Socorro» naufragaba en los bajos de Muclagh en la bahía de Tralee (Bourke, E. J. 1994, II, 121), (Fig. 2).

En el siglo XVIII los raqueros de la península de Dingle solían realizar sus fechorías en la larga barra que defiende la entrada del puerto de Castlemaine. Su modo de actuar era exactamente el mismo que el de los raqueros de otras costas europeas. Durante los temporales ataban un candil a la cabeza de un caballo y lo hacían caminar por la arena de la barra, para que con sus pasos vacilantes el resplandor del candil oscilara y fuera confundido desde la lejanía con la luz de posición de una nave. Los confiados pilotos enfilaban sus embarcaciones hacia ella, creyendo encontrar en esa dirección un paso seguro para entrar en el puerto, y acababan empotrándose en los bajos fondos de la barra. Después, en la oscuridad de la noche, los raqueros saqueaban los despojos; algunas veces sin mostrar compasión alguna por los pobres supervivientes que dejaban abandonados a su suerte. Los raqueros solían ser campesinos desesperados por el hambre y embrutecidos por las paupérrimas condiciones en las que vivían: lejos de las ciudades y, en algunas zonas, víctimas a su vez del pirateo y de los ataques de naves enemigas. Así se explica el comportamiento curioso que mostraban los raqueros cuando se encontraban con productos que veían por primera vez y que no sabían para qué servían. En Dingle se cuenta que el primer té que llegó a esa península procedía de un naufragio acaecido precisamente en la barra de Inch, en donde actuaban los raqueros, quienes, al no saber lo qué era, decidieron hervirlo durante dos horas, lo dejaron en-



*Fig. 8. En Dunquin, península de Dingle (Irlanda), se levantó este monumento para conmemorar el hundimiento de la nave española Santa María de la Rosa frente a la isla de Great Blasket el 21 de septiembre de 1588. La placa dice: «Sólo Dios podía haberlos salvado» (Foto Anne MacCarthy. 1998).*

friar, y después se comieron las hojas (MacDonogh, S. 1993, 33). Baña Heim, en su interesante libro sobre los naufragios, comenta las incidencias del vapor francés «Nil», que embarrancó en la playa de Arou en 1927, y le llama la atención la ignorancia de algunas personas de la comarca de Camelle que utilizaron la leche condensada que habían robado en ese barco, para pintar las puertas y ventanas de sus casas (1980, 55). Se conocen también otros casos en los que los raqueros conocían perfectamente bien la clase de productos que probaban. El 1 de febrero de 1837 naufragó en una playa de Land's End el bergantín francés «Le Landrais». Llevaba una carga de algodón, tabaco, vino y brandy. Su embarrancamiento se produjo por la noche a causa de la niebla. Los vecinos de St Just expoliaron todo lo que pudieron hasta que las autoridades se vieron obligadas a desfondar varios barriles de brandy debido al cariz que estaba tomando la situación por los efectos del alcohol (Larn, R. & B. 1997). No tuvieron un comportamiento

tan natural los pescadores de Santa Mariña (Coruña) cuando encontraron varios barriles de alcohol etílico en la playa de Ríos el 25 de julio de 1898. Procedían del naufragio del «Barcelona», un carguero alemán que venía de Hamburgo. A un insensato se le ocurrió meter dentro de un barril una tea encendida para ver lo que contenía. La explosión que se produjo causó la muerte de siete personas y dejó a dos con heridas muy graves (Baña Heim, 1980, 68).

El 24 de diciembre de 1847 naufragó en Kilshanig la balandra «Industry» cuando intentaba entrar en la bahía de Tralee (Dingle). Iba cargada de sacos de harina y cereales, y se dice que su naufragio fue provocado por los habitantes de la costa debido a la hambruna que llevaban varios meses padeciendo. Dos vecinos se vieron obligados a huir a América para evitar ser identificados por las autoridades. Aunque los raqueros en el condado de Kerry solían operar, según los testimonios tradicionales, en Kerry Head, en Brandon Head y en la península de Iveragh; es muy difícil encontrar documentación oficial con los nombres de los responsables o de testigos de los hechos (Bourke, E. J. 1994, I, 167).

La figura del raquero en las Islas Británicas surgió como consecuencia de una serie de circunstancias históricas y sociales que se mantuvieron incluso durante gran parte del siglo XIX. Hasta finales del siglo XVII los restos de las embarcaciones que naufragaban, así como su carga, pasaban a ser propiedad del noble que vivía más cerca del lugar del naufragio, el cual disfrutaba en nombre del rey del privilegio denominado *Derecho de Naufragio*. Este privilegio le confería total libertad para el saqueo y el robo sin respetar los derechos de los verdaderos propietarios. El rey concedía ese derecho a sus nobles para evitar tener que pagarles por las caballerías, suministros y hombres que tenían la obligación de enviarle cuando surgía algún conflicto en el país. Hubo incluso algunos años en los que el rey concedió también a determinadas parroquias el *Derecho de Naufragio* en pago por los servicios prestados. Si a esto añadimos la circunstancia de que una embarcación naufragada no se consideraba abandonada mientras quedase a bordo un ser vivo, ya fuera éste humano o animal, podemos explicarnos también el poco interés que se ponía en numerosos casos por salvar las vidas de los desgraciados naufragos. Claro que también hubo muchos naufragios cuyos despojos no llegaron nunca a manos de los seño-

res de la comarca, porque la proximidad de los raqueros al lugar del naufragio y la rapidez con que se producían los espolios y el hundimiento de las naves, no daba tiempo a que se enterasen todos los vecinos (Filbee, M. 1996, 133). En el libro *The Black Book of the Admiralty* (siglo XVI) se califica a los raqueros de «*felones inhumanos, más crueles que perros rabiosos, que asesinan y matan a los pobres que sufren, para obtener su dinero o ropas y otros géneros*» (Gibson, Ch. 1953, 94. En: Navarro González, A. 1962, 126). Este estado de cosas hizo también muy difícil que se llevaran a la práctica las ideas humanitarias que tenían algunos nobles adinerados, que apremiados también por los armadores y marinos que se arriesgaban a navegar por las peligrosas aguas del suroeste de Gran Bretaña, reclamaban constantemente que se construyeran faros. En 1795 se construyó un faro en los bajos de Longships, a una milla al oeste de Land's End (Fig. 9). Pero tenía poca altura y no se veía en días de niebla muy cerrada. Por ese motivo, en 1873 se inauguró un nuevo faro de mayor altura. Su puerta de entrada se pintó de blanco para que los fareros pudie-



Fig. 9. En el extremo del cabo de Land's End (Cornualles). Al fondo se divisa el faro de Longships construido en 1795 y reformado en 1873. En él vivieron fareros hasta el año 1994 en el que se automatizó su maquinaria (Foto Alonso Romero, F. 1973).

sen ser vistos desde Land's End por sus familiares, los cuales tenían sus viviendas en las cercanías de ese promontorio. Desde las ventanas más altas las esposas de los fareros transmitían señales a sus maridos. Por supuesto, era necesario utilizar catalejos, pero este procedimiento funcionó bastante bien hasta que se empezó a utilizar la radio. Finalmente, en 1967 se dotó al faro de luz eléctrica (Tarrant, M. 1993, 32). En él vivieron los fareros hasta el año 1994 en el que se automatizó su maquinaria.

En 1679 se construyó un faro en St Agnes, en el archipiélago de las Sorlingas (Isles of Scilly), al suroeste de Land's End, que funcionó hasta 1911. En días muy despejados se pueden ver desde Land's End las Sorlingas, que se encuentran a unas 22 millas de ese cabo (Fig. 4). El archipiélago se compone de 145 conjuntos rocosos y de islas; de las cuales sólo seis están actualmente habitadas. La mayor es St Mary, de casi 5 kilómetros de longitud, en la que viven 1200 personas. La navegación por sus aguas siempre ha sido peligrosa debido a que la altitud máxima de las Sorlingas sólo alcanza los 54 metros, lo que dificulta su visión desde un barco. A ello hay que unir la niebla, que con frecuencia se cierne sobre esa barrera de casi diez millas de rocas, y que fue la causa de cientos de naufragios; algunos intencionados. La patrona de la isla de St Agnes es santa Warna. Se dice que nació en Irlanda y que llegó a esa isla navegando ella sola en un barco de cuero. En el siglo XIX los habitantes de St Agnes tenían la costumbre de rezarle a santa Warna y de arrojar alfileres, a modo de ofrendas, a las aguas de su fuente santa, al tiempo que pedían fervorosamente que les concediera la suerte de que naufragara un barco en la isla, a ser posible, un buen barco que viniera de las Indias Orientales (Whitfeld, H. J. 1852, 174). La costumbre de rezarle a los santos con ese fin tan poco humanitario, era común tanto entre los británicos como entre los irlandeses; pero, sobre todo, en Cornualles y en las islas del norte de Escocia (Macinlay, J. M. 1893, 320). Particularmente notable en ese sentido fue el comportamiento que mostró algún párroco de las Sorlingas. En los oficios religiosos se llegaba a invocar a la Providencia divina para que, en caso de que ocurriera un naufragio, éste se produjera en su parroquia con el fin de aliviar el hambre de los feligreses (Jenkin, A. K. 1946, 50). En el faro de St Agnes tuvo lugar uno de los primeros episodios de raquerismo oficialmente admitidos. En el mes de diciembre de 1680 las autoridades británicas arresta-

ron al farero por haberse olvidado de encender el faro y de no encenderlo hasta después de la encalladura de una nave mercante procedente de Virginia, cuyo cargamento fue poco después expoliado por los raqueros. A raíz de este incidente se prohibió a los naturales de Cornualles ejercer en Agnes las funciones de farero (Larn, R. y Carter, C. 1973, 18).

El naufragio más trágico que se produjo en el archipiélago de las Sorlingas tuvo lugar el 22 de octubre de 1707, cuando cuatro navíos de la armada británica que venían de Gibraltar se estrellaron contra las Western Rocks, lo que causó la muerte de 1680 hombres. A pesar de esa terrible desgracia, en esos bajos no se construyó un faro hasta 1858. Y el naufragio más antiguo del que se tiene noticia en esas aguas ocurrió en 1555 entre la isla de St Mary y la de St Agnes. Se supone que era un galeón español, a juzgar por las monedas de Carlos V y de los Reyes Católicos; así como por los lingotes de plomo y los diversos objetos que recuperaron los submarinistas. En 1667 naufragó otro barco español. Al parecer, y según consta en los archivos, viajaba a bordo un noble que se quejó posteriormente de la crueldad de los isleños que no lo rescataron de la roca, a la que había logrado subir con grandes dificultades, hasta pasados dos días cuando terminaron de desvalijar los restos de la nave. En octubre de 1760 naufragó en ese archipiélago un velero español que venía de Bilbao al mando de Martín Supena. El 5 de noviembre de 1781 otro velero español que venía de Aveiro al mando del capitán Dos Santos, se hundió en la isla de St Martin. Su tripulación logró ponerse a salvo. El 9 de diciembre de 1806 naufragó en las Western Rocks el lugre, también español, «Virgen del Carmen». Estaba registrado en San Sebastián y venía de Vera Cruz cargado de plata y de otros objetos de valor propiedad de los pasajeros. Todos perecieron, menos el capitán y un marinero. Su valioso cargamento se hundió también con el barco. El 21 de febrero de 1812 naufragó en las Western Rocks un velero español que venía cargado de naranjas. Los isleños recogieron las cajas de frutas que llegaban flotando hasta la orilla. Un verdadero tesoro alimenticio muy apreciado en esas latitudes. El 24 de junio de 1871 naufragó en los bajos de Seven Stones, en las islas Sorlingas, la bricbarca «Primos», registrada en Bilbao. Venía de la Habana con un cargamento de azúcar. Pero de sus once tripulantes sólo se salvó uno. Y termino esta relación de naufragios en el archipiélago de las Sorlingas, citando

el hundimiento del vapor de Bilbao «Septiembre» en el estrecho de Crow, el 26 de marzo de 1911. Llevaba un cargamento de mineral de hierro. Sus 24 tripulantes se salvaron (Larn, R. & B. 1997).

El faro de Wolf Rock apenas se ve desde Land's End pues está entre ese cabo y las Sorlingas, y a ocho millas de Longships. Las rocas sobre las que se construyó fueron la causa de cientos de naufragios. La leyenda relata que su nombre de Wolf procede precisamente del sonido lúgubre, semejante al aullido de un lobo, que producía el viento al penetrar por entre las grietas de una gruta marina. Pero los raqueros tapiaron su entrada con piedras para evitar que el ruido del viento avisara a los navegantes del peligro que corrían al aproximarse a esos arrecifes. Lo cierto es que en las rompientes de Wolf Rock se destrozaron muchas embarcaciones; algunas registradas en los archivos de Lloyd que se conservan en la Guildhall Library de Londres, pero otras yacen en el fondo del mar en un completo anonimato. Afortunadamente, y tras varios años de trabajos muy complicados, se construyó un faro en ese lugar que entró en funcionamiento el 1 de enero de 1870. A partir de esa fecha se redujo significativamente el número de naufragios, a pesar de que no se electrificó hasta 1955. En la actualidad está automatizado (Boyle, M. 1988).

La construcción de todos esos faros no resultó nada fácil pues se oponían todos los que tradicionalmente se venían beneficiando con el lucrativo negocio de los naufragios. También se oponían a la colocación de boyas flotantes con una campana para alertar a los navegantes, alegando que el campaneo continuo producido por el balanceo, espantaba los bancos de peces y que las boyas las robarían los raqueros. En la costa gallega ocurría algo parecido, pues algunas balizas y boyas que se habían empezado a colocar en la segunda mitad del siglo XIX desaparecieron misteriosamente. Díaz de Rábago cuenta en 1885 que varias boyas de la ría de Arosa «*donde hay insidiosos escollos y tan necesarias son, han desaparecido en su totalidad, llevadas por la mar o por los hombres*» (Díaz de Rábago, 1885, 50). Incluso hubo ocasiones en las que los raqueros de los pueblos cercanos a Land's End llegaron a raptar al farero de Longships para evitar que el faro funcionara. La historia de este faro está llena de leyendas, algunas basadas en hechos reales y otras distorsionadas por la imaginación de los escritores románticos.

A la peligrosidad de los numerosos bajos que rodean a los faros hay que añadir las nieblas y los temporales, que con frecuencia azotan las costas británicas, así como las fuertes mareas y las corrientes. Mudos testimonios de las muchas vidas que se perdieron en esas latitudes son los tristes epitafios que se pueden leer aún en los cementerios de las localidades costeras (Fig. 10). Para formarnos una idea más o menos clara de lo que suponía en aquellos tiempos un naufragio en ese promontorio, es necesario considerar que esa desgracia solía ocurrir durante la noche, en medio de la niebla y cuando el vendaval soplabá con todo su furor. La lluvia pertinaz se mezclaba con los embates de las olas haciendo prácticamente imposible

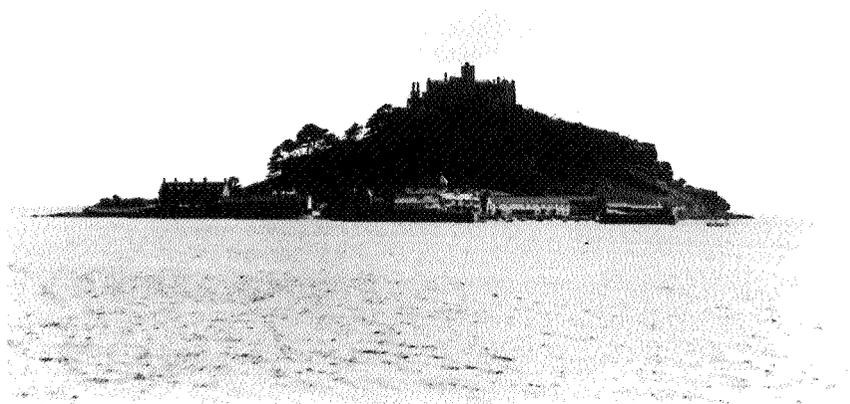


*Fig. 10. En recuerdo de los tres ahogados en el naufragio de la bricbarca «Iota», de 46 metros de eslora, en Bosiney Cove, Lye Rock Is. Tintagel (Cornualles) el 20 de diciembre de 1893 (Foto Alonso Romero, F. 1973).*



*Fig. 11. En el extremo de la popa los timoneles, fijos los ojos y los oídos en las señales que el capitán dispone y puesta toda su atención en las órdenes que de él reciben, dan vuelta a la rueda del gobernalle que imprime dirección al buque. En manos de aquellos hombres está la suerte de la embarcación; un momento de distracción o de torpeza por parte de ellos puede ser causa de catástrofe. El notable pintor francés Lionel Walden ha expresado de una manera perfecta la situación que dejamos descrita. (La Ilustración Artística, 8 de julio de 1901, pág. 448).*

que la tripulación se moviera sobre cubierta para controlar las velas o ayudar al piloto (Fig. 11). En esos instantes es cuando más se echaba en falta la luz de un faro salvador que avisara del peligro para que el capitán mandara corregir el rumbo; orden que lamentablemente no siempre se pudo dar, de ahí que Land's End tenga en su historia una de las cifras más altas de naufragios. Se calcula en 220 el número de naufragios que se produjeron en sus alrededores durante el siglo XIX. A esa cifra habría que unir también un número indeterminado de embarcaciones que se sospecha que se hundieron en sus aguas pero que no constan en los registros oficiales. Los primeros datos tienen fecha del 30 de abril de 1321 y mencionan el naufragio del «St Bartholomew», un velero de Bilbao que venía de La Seyne y que naufragó cerca de Lizard Point, en el sur de Cornualles, con su carga de paños y joyas. Cerca de ese cabo, en St Michael's Mount, se hundió el 9 de diciembre de 1478 otro velero español «La Kateryne», que navegaba al mando del capitán Antonio Brabender (Larn, R. & B. 1997) (Fig. 12). A pesar de las lamentables cifras mencionadas, en los demás puntos peligró-



*Fig. 12. Vista de St Michael's Mount (Foto Luis Cea. 1998).*

sos de la costa de Cornualles no se construyeron faros hasta mediados del siglo XIX.

Sin duda, la peor reputación de saqueadores de pecios la tenían los habitantes de Cornualles. En la tradición oral se conservaron relatos terribles sobre el comportamiento inhumano de los raqueros y sus malévolos procedimientos para atraer las embarcaciones hacia las rompientes (Whitfeld, H. J. 1852, 195). Los habitantes de los municipios colindantes de Breage y de Germoe, en la costa de Mount's Bay, llegaron a tener tan mala fama que los marineros ingleses solían rezar la siguiente oración popular:

*Dios nos aleje de las rocas y de los bancos de arena, y nos libre de la gente de Breage y de Germoe»* (Hunt, R. 267).

En 1839 el Parlamento británico se enteró por medio del *Comité de Naufragios* de que «*mientras en otras partes de la costa inglesa se congregan centenares de personas para saquear un pecio, en las costas de Cornualles se reúnen miles con el mismo fin*». Esta situación de inseguridad se mantuvo hasta mediados del siglo XIX cuando las nuevas leyes victorianas se empezaron a aplicar con rigor para intentar terminar con los frecuentes robos y abusos que sufrían los naufragos (Larn, R. and B. 1997, X, XII). El 16 de abril de 1848 tras el naufragio en Land's End del «*Senator*», un pequeño vapor británico que navegaba de Dublín a Londres con sus bodegas llenas de *bacon* y de cajas de huevos, se detuvo a una persona por robar parte de los alimentos y fue enviada a trabajos forzados. Sin embargo, tendrían que pasar aún muchos años para que la población costera de Cornualles abandonara sus prácticas tradicionales de saqueo; porque el 21 de mayo de ese mismo año de 1848, se congregaron al pie de los acantilados de Land's End unas seiscientas personas con la intención de llevarse todo lo que pudieran de los restos del bergantín belga «*L'Adele*». Su tripulación había sido rescatada por otra embarcación antes de que el bergantín se estrellara contra las rocas. El 4 de diciembre de 1850 naufragó en esos mismos bajos un velero francés llamado «*Meuse*». Pereció un único tripulante: el marinero que se había quedado a bordo para evitar que robaran la carga compuesta en su mayor parte de productos exóticos de China. Afor-

tunadamente el resto de la tripulación se salvó y posteriormente logró recuperar parte de la carga y venderla en subasta pública en Penzance. En la madrugada del 4 de enero de 1878, el vapor español «Ana», matriculado en Bilbao, que venía de Liverpool con destino a Santander, se estrelló a causa de la densa niebla contra las rompientes denominadas Three Stone Oar Rocks, en Morvah (SW Cornualles). Sus 21 tripulantes y los 12 pasajeros que iban a bordo lograron ponerse a salvo en los botes salvavidas, en los que permanecieron varias horas hasta que fueron recogidos por otro buque. Al día siguiente se consiguió recuperar parte del cargamento de paños y alimentos, pero el mal tiempo y las olas que constantemente golpeaban contra el casco agrietado impidieron finalizar las tareas de rescate. Para entonces gran parte de la población de Morvah se había concentrado en los acantilados, esperando al acecho la ocasión propicia para lanzarse sobre los despojos. Durante toda la noche y al día siguiente cientos de vecinos de los lugares cercanos, entre los que había muchas mujeres, se disputaron los restos desperdigados por la orilla; llegando incluso alguno a perder la vida al intentar apoderarse de los fardos de telas que flotaban entre las rompientes (Vivian, J. Sin fecha).

Con la desaparición progresiva del raquerismo y el prestigio que venía adquiriendo desde su fundación en 1824 la *Royal National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck*, se salvaron muchas vidas y se ayudó humanitaria y económicamente a los pobres náufragos que carecían de recursos. Así, el 15 de octubre de 1889 los botes salvavidas de St Just y de Sennen salvaron a la tripulación y a 21 pasajeros que venían de hacer un crucero por el Mediterráneo en el vapor inglés «Malta». El rescate se produjo en medio de la niebla después de chocar el vapor en las rompientes de Cape Cornwall (Larn, R. & B. 1997). Sin embargo, todavía a principios del siglo XX se observan algunas muestras de falta de humanidad para con los náufragos. El 4 de febrero de 1903 al vapor británico «Benwick» se le abrió una vía de agua en Runnel Stone, cerca de Land's End. Sus 24 tripulantes se pusieron a salvo en los botes, mientras que el vapor, abandonado a su suerte, fue derivando hasta la orilla de Porthgwarra (Lamorna), en donde algunos vecinos desvalijaron las pertenencias de la tripulación, que se vio obligada a pagar para que se las devolvieran.

Vamos a hablar ahora del artificio al que recurrían los habitantes de La Costa de la Muerte para hacer encallar las naves. Esta historia es actualmente una leyenda que recuerda, como hemos visto, no sólo la población de Finisterre, sino también la de Dingle y la de Cornualles. A finales del siglo XVIII se contaba que en los acantilados de St Just, en la península de Penwith (Cornualles), vivía un hombre que en las noches de invierno, cuando todo el mundo dormía, salía de su casa llevando del ronزال un caballo con un candil colgándole del cuello. Para que el animal cojera, le obligaba a llevar la cabeza baja; de este modo hacía que el candil se balanceara, y así engañaba a los navegantes que acertaban a pasar por delante del acantilado. Se contaba en el siglo XIX que con ese procedimiento provocó muchos naufragios y que se enriqueció con sus despojos (Bottrell, 1873, 248). Hasta principios del siglo XX y coincidiendo con la desaparición progresiva de la navegación a vela, la historia de los naufragios provocados por los raqueros la conocían todos los navegantes que surcaban las aguas de esos territorios atlánticos. Es una vieja historia en la que también participaron los habitantes de las costas bretonas, pues son muchos los relatos y leyendas que se conocen en Bretaña sobre naufragios. Una de las leyendas más antiguas relacionada con las actividades de los raqueros bretones habla de la llegada del santo irlandés San Ronan a la costa bretona de Léon. Venía desde Irlanda navegando en un barco de piedra, como hicieron otros muchos santos que llegaron incluso hasta Galicia (Alonso Romero, F. 1991). Y allí se quedó a vivir en la gruta de un acantilado, dedicado a sus rezos y a salvar la vida de los navegantes que pasaban por delante del promontorio en el que se encontraba. Cuando hacía mal tiempo, San Ronan tocaba una campanilla para avisar a los nautas de la proximidad de las rompientes. Así, entregado a esa caritativa tarea vivió el santo algún tiempo hasta que los habitantes de las aldeas cercanas, viendo que ninguna nave naufragaba en sus costas, lo obligaron a abandonar su eremitorio, pues aquella gente solía vivir de los desperdicios de los naufragios (NiMheara, R. 1994, 34).

Con respecto a las costas de Finisterre, el señuelo que, al parecer, utilizaban algunas personas para confundir a los pilotos de las naves, era exactamente el mismo que el de esos lugares mencionados. Su planificación, de un ingenio diabólico, tenía unas horripilantes consecuencias cuan-

do se ponía en práctica. Para aquellos que creían en la bondad humana, los que provocaban los naufragios no eran seres humanos, sino brujas, *nubeiros*, negrumantes o duendes endemoniados que con sus maleficios y encantamientos atraían las tempestades y dirigían las naves hacia las amenazadoras rompientes para que se destrozaran entre las rocas (Alonso Romero, F. 1999). Pero frente a esa visión legendaria de la realidad estaba la historia trágica cotidiana de un territorio marginado, alejado del resto del mundo, con vías terrestres de comunicación primitivas, en el que se subsistía durante la larga temporada invernal sin apenas alimentos. Fueron muchas las voces que denunciaron esa situación; sobre todo tras el trágico hundimiento del buque británico «Serpent» cerca del Cabo Villano. En el periódico *La Voz de Galicia* (días 13, 14 y 18 de noviembre de 1890) se habla de las pésimas comunicaciones que tenía la Costa de la Muerte. El camino de Corcubión a Camariñas era tan malo que uno de los oficiales ingleses enviados para reconocer el lugar en el que había naufragado el «Serpent», dijo que las comunicaciones eran peores que las que tenían las regiones más atrasadas de África. También se quejaban los británicos de que no hubiera telégrafo nada más que en Carballo y en Corcubión; pero el servicio era sólo diurno, de manera que las noticias de los naufragios que ocurrían en esa costa tardaban una semana en llegar a Madrid. Todas estas circunstancias fueron también las que provocaron un importante movimiento migratorio de la población de la Costa de la Muerte hacia América (Castañeira Castro, V. y Martín García, A. 1999). No es de extrañar entonces que en tales condiciones algunos se desquiciasen a causa del hambre, y se olvidaran de los débiles criterios morales que pudieran conservar en un ambiente tan pobre. Esa situación se mantuvo durante el siglo XVIII y gran parte del XIX. Sin embargo, el fenómeno del raquerismo debió de ser más intenso en los siglos anteriores; impulsado, no sólo por el hambre, sino también por una necesidad de autodefensa de la propia población ante los frecuentes ataques de naves enemigas a las diversas localidades de La Costa de la Muerte; veamos algunos ejemplos: En el siglo XIV una nave de peregrinos penitenciales procedente de Danzig fue atacada por piratas ingleses cerca de las costas de Finisterre. Al que dirigía la expedición, que se llamaba Tideman Sticker, le cortaron los dedos para robarle los anillos y después lo arrojaron por la borda (Almazán, V. 1992, 13). Estos hechos

fomentaron la desconfianza de la población, haciéndola recelar de todo barco que veían por las proximidades; sobre todo, en tiempos de guerra. Así, en 1524 el gobernador de Galicia retuvo un barco con cincuenta franceses que se unieron a otros diecisiete que ya estaban en la cárcel de Finisterre. En una carta del rey Carlos al gobernador fechada el 17 de junio de 1524, el rey dice que a los peregrinos se les debe dejar en libertad si realmente son peregrinos. Esas detenciones se hicieron en la época en la que había conflictos con Francia (Mieck, I. 1992, 339). La gente de Finisterre también sufrió la visita de piratas que venían del norte de África y que llegaban incluso más allá del Cantábrico. El cardenal Jerónimo del Hoyo en el relato de la visita que hizo a Finisterre a principios del siglo XVII, dice que esa villa era muy pobre debido a que la «*habían quemado tres o cuatro veces*» (Del Hoyo, J. 1607, 379). En 1625 piratas argelinos y marroquíes llegaron hasta las costas de Cornualles. En Looe se apoderaron de varias embarcaciones y se llevaron cautivos a hombres, mujeres y niños de los pueblos costeros de Mount's Bay (Filbee, M. 1996, 107). En 1631 y en 1636 los piratas turcos atacaron en repetidas ocasiones las poblaciones costeras del suroeste de Cornualles y capturaron a muchas personas. Los que consiguieron escapar huyeron hacia el interior (Jenkin, A. K. H. 1946, 89). Algún tiempo después, un peregrino llamado Domenico Laffi, que visitó Finisterre en 1670, se quejó del daño que causaban a los habitantes de esa costa los infieles que llegaban en sus naves desde distintos puntos de la tierra (Garrido, G.A. 1994, 139. Hall, J. (Trad.), 1997, 181). De manera que muchas de las luces que encendieron los antiguos raqueros para engañar a los navegantes, tenían como fin el hundimiento de naves enemigas para que con ellas perecieran sus temidos tripulantes.

El procedimiento que utilizaban los raqueros para hundir los barcos, según De Ramón y Ballesteros, uno de los primeros historiadores de la comarca de Finisterre, era el siguiente:

*Aprovechando las noches tempestuosas, llevaban una vaca con un farol encendido y colgado de una de sus astas, para pasearla de esta manera por determinados lugares de la costa. Con el natural cabeceo de la res puesta en movimiento, simulaban un barco navegando más a tierra y por eso, a mayor resguardo de los elementos. Este factor inci-*

*taba a igual aproximación de otras embarcaciones, precipitándose así la catástrofe. Después salía la horda de sus apostaderos para lanzarse al asalto de la presa, no poniendo el menor reparo en acuchillar a la tripulación si esta se oponía a sus planes (1976, 70).*

Es difícil de demostrar la veracidad de esta cruda descripción, pues hasta ahora no se conocen otros testimonios que los de la tradición legendaria, que ya venía de muy atrás y que era semejante a la de otros países. Uno de los primeros casos de raquerismo en la historia de la navegación europea se produjo en aguas mediterráneas en siglo XIII a. de C. En esos remotos tiempos un marino llamado Nauplios se ocultó en un acantilado de Eubea, cercano al cabo Cafareo, y allí esperó la llegada de la flota griega que regresaba de Troya con las bodegas llenas de tesoros arrebatados a los troyanos. Cuando vio aparecer las naves por la línea del horizonte encendió una gran hoguera (Sidonio dice que encendió varias antorchas. *Poems and Letters*, IX, 164) para confundir a los pilotos, que creyendo que era un faro que señalaba la entrada de un puerto, enfilaron hacia allí sus naves y se estrellaron contra los escollos. Casi todos perecieron en el naufragio y se perdió una gran parte del botín (Falcón Martínez, C. et al. 1980, II, 447).

Evidentemente algunos casos de raquerismo inhumano debieron de producirse en el pasado en los tres finisterres que estudiamos; así nos lo hace suponer no sólo el marcado arraigo de su recuerdo en la mentalidad popular, sino también porque ya desde principios del siglo XIII en las *Leyes de Olerón* se prescribían penas durísimas contra los raqueros, a los que se condenaba «a ser sumergidos en el mar hasta que queden medio ahogados y después sacados fuera y apedreados hasta morir» (Navarro González, 1962, 126). Alfonso X mandó hacer una versión castellana de esas leyes en el año 1266 con el nombre de *Fuero de Layron* (Ferreira Priegue, E. 1988, 363); y así en las *Partidas* de ese rey se legisla con dureza contra los piratas costeros:

*Pescadores, e otros omes de aquellos que usan a pescar, e a ser cerca la ribera de la mar, fazen señales de fuego de noche enganosamente en logares peligrosos, a los que andan navegando, e cuydan que es el puerto allí; o las fazen con entención de los*

*engañar, que vengan a la lumbre o fieran los navios en pena, o en lugar peligroso, e se quebranten porque puedan furta, e robar algo de lo que traen; e porque tenemos que estos a tales fazen muy grand mal... develes pechar todo quanto perdieren, e menoscabaron por esta razón. E aun demás de esto mandamos, que el Judgador del mismo lugar... les faga escarmiento en los cuerpos* (Título IXº de 1 Partida IVª. Navarro González, A. 1962, 126).

El escritor británico Richard Ford en su obra publicada en 1892 habla de la Costa de la Muerte y recoge un comentario aparecido en el diario *Times* del 9 de marzo de 1846. Dice Ford:

*Esta costa escabrosa y de mar tempestuoso, encantadora para los poetas y pintores, pero funesta para las frágiles embarcaciones, es el terror de los marinos. Aquí, el 24 de febrero de 1846, el «Great Liverpool» se destrozó en las rompientes de Juros (Gures), a tres millas al sureste de Corcubión. Los nativos saquearon los restos del naufragio, y los pasajeros fueron robados incluso por los carabineros, el servicio español de protección enviado para protegerlos* (*Times*, 9 de marzo de 1846).

Sin embargo, a finales del siglo XIX ese tipo de raquerismo inhumano había desaparecido ya totalmente en La Costa de la Muerte; pero no así la costumbre de saquear las naves abandonadas o los restos de los naufragios, como comenta Díaz de Rábago en 1885 refiriéndose a las costas gallegas:

*Un barco encallado en la costa vese con harta frecuencia abordado por lanchas de la ribera inmediata, cuyos tripulantes ponen más atención en apoderarse de las cosas que á mano hallan, siquiera no les ofrezcan inmediata utilidad, que en prestar socorro al estupefacto equipaje náufrago: la cuestión se reduce á burlar la vigilancia de las Autoridades ó de sus agentes, que tampoco siempre por su parte aprecian el punto, ni proceden con muy diverso criterio»* (Díaz de Rábago, J. et al. 1885, 11, 12).

Estas actividades de algunos habitantes de la costa gallega las conocían también en Gran Bretaña porque en el diario *The Times* del 14 de noviembre de 1890 se menciona que el Gobierno británico pidió a las autoridades españolas que vigilasen las orillas cercanas al lugar del naufragio del «Serpent», hundido el 10 de ese mes, para que los cuerpos que llegasen hasta la orilla fuesen tratados con respeto y enterrados decentemente. También se dice que las olas habían llevado hasta la costa muchos restos del naufragio y que un grupo de carabineros había sido enviado al lugar para

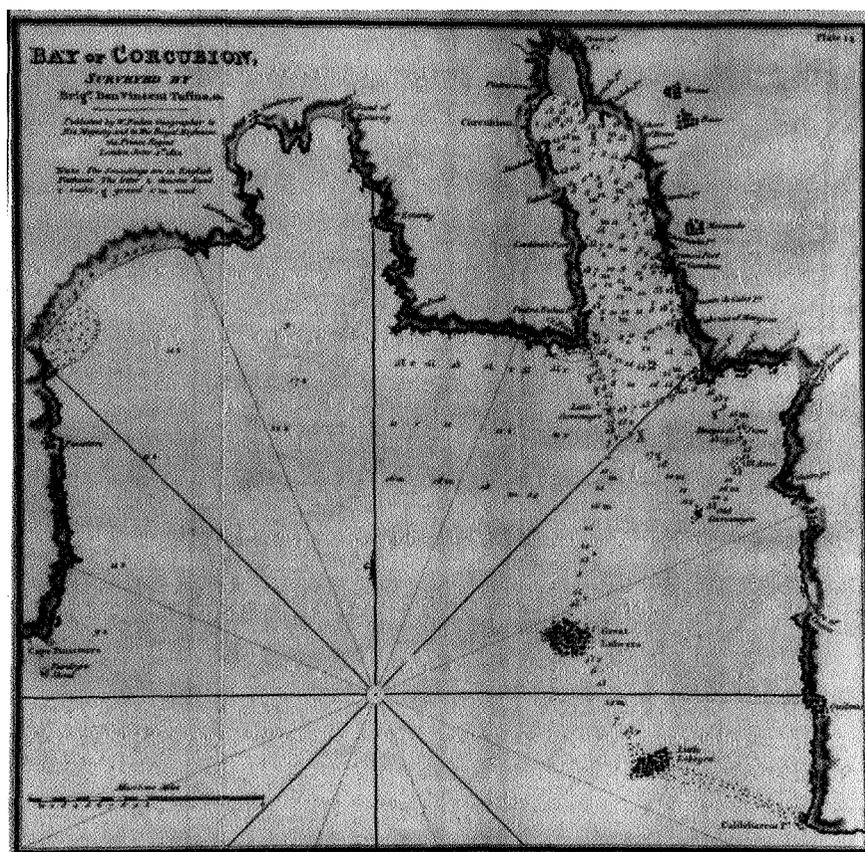


Fig. 13. Carta náutica británica de la ría de Corcubión. Año 1812  
(Arquivo do Reino de Galicia. A Coruña).

proteger cualquier objeto que llegase a la orilla y evitar así que se lo llevara la gente de allí (*The Times*, 14-XI-1890, pág. 6. 15-XI-1890, pág.7). Es evidente que a finales del siglo XIX las actividades tradicionales de los antiguos raqueros no sólo estaban muy mal vistas por la prensa y perseguidas por las autoridades, sino que además los naufragios que se producían se atribuían a otras causas. Así, en la novela *La Costa de la Muerte*, que el escritor José Más publicó en 1928 tras documentarse detenidamente sobre la vida en esa comarca, uno de sus personajes dice lo siguiente:

*¿Costa de la Muerte? ¡Una centella! ¡Costa de la Vida! Si caían allí más buques que en otro sitio debíase muchas veces a la inexperiencia de los capitanes y otras al «whiskey» y al ajenjo. Estas dos bebidas habían hecho embarrancar más barcos que las nieblas y los escollos de la costa, con tanta injusticia odiada. ¿Pues y los barcos viejos que se perdían debido a órdenes secretas de la casa armadora? Un piloto o patrón sin conciencia y con deseos de hacer plata actuaban de cómplices. Los bajos de la costa, con su mala fama, encubrían lo delictivo y el seguro cobrábase sin dificultad alguna. Entonces se comprendía toda la miga de este refrán marinerero del viejo pescador: «Barco encallado, capitán rico» (Más, J. 1928, 35).*

A una de esas posibles negligencias hay que atribuir el hundimiento del vapor británico «Brixham», de 579 toneladas, que en noviembre de 1884, cuando venía de Lisboa con rumbo a Cardiff con un cargamento de manganeso, se estrelló contra unos bajos a la entrada de la ría de Corcubión. (Fig. 13). La Comisión de Investigación del Ministerio de Comercio británico acusó al capitán y a los armadores de irresponsables pues cuando se produjo el naufragio el mercante navegaba bajo una espesa niebla y con una tripulación insuficiente. Como consecuencia, el capitán fue degradado (Craig, R. 1994, 96). Ha habido efectivamente en la Costa de la Muerte naufragios que se produjeron en condiciones muy extrañas que dieron lugar a todo tipo de habladurías; algunas muy recientemente. En la obra de Allegue Martínez se especula ampliamente sobre este tema y se afirma, aunque sin aportar pruebas ni citar las fuentes, que los raqueros provoca-



*Fig. 14. Naufragio del vapor inglés «John Tennant» en los bajos rocosos de Punta Cabanas (Finisterre). El grabado relativo a este suceso fue realizado con arreglo a un croquis que facilitó Mr. William Smith segundo de a bordo del «John Tennant» (La Ilustración Española y Americana, 8 de agosto de 1875, pág. 76).*

ron numerosos naufragios en diferentes puntos de La Costa de la Muerte, utilizando para ello artimañas acústicas y luminosas (Allegue Martínez, R et al. 1996). A finales del siglo XIX se comentaban temas parecidos sobre los habitantes de Corrubedo (Coruña), villa que no gozaba de «*inmaculada reputación en materia de naufragios*» (Díaz de Rábago, et al. 1885, 69); a pesar de que la mayoría de sus habitantes eran pescadores que no dudaban nunca en arriesgar sus vidas cuando había que salvar a algún náufrago, como así consta en la noticia publicada el 1 de marzo de 1885 en el *Boletín de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* en la que se dice que un grupo de pescadores de Corrubedo salvaron con gran riesgo de sus vidas a los ocho tripulantes de la goleta «Dichosa», matriculada en Villajoyosa, que había naufragado el 31 de enero de 1885 en Ladeira, cerca de la playa de Corrubedo. La noticia dice textualmente:

*A las 8 de la mañana de dicho día con viento S.O. duro y mar arbolada del viento; y comprendiendo varios marineros de Corrubedo que la posición del buque era insostenible, teniendo que concluir por perderse en los escollos que tenía a sotavento, en donde irremisiblemente perderían su vida los hombres que lo tripulaban, se lanzaron a la mar a pesar de las malísimas circunstancias*

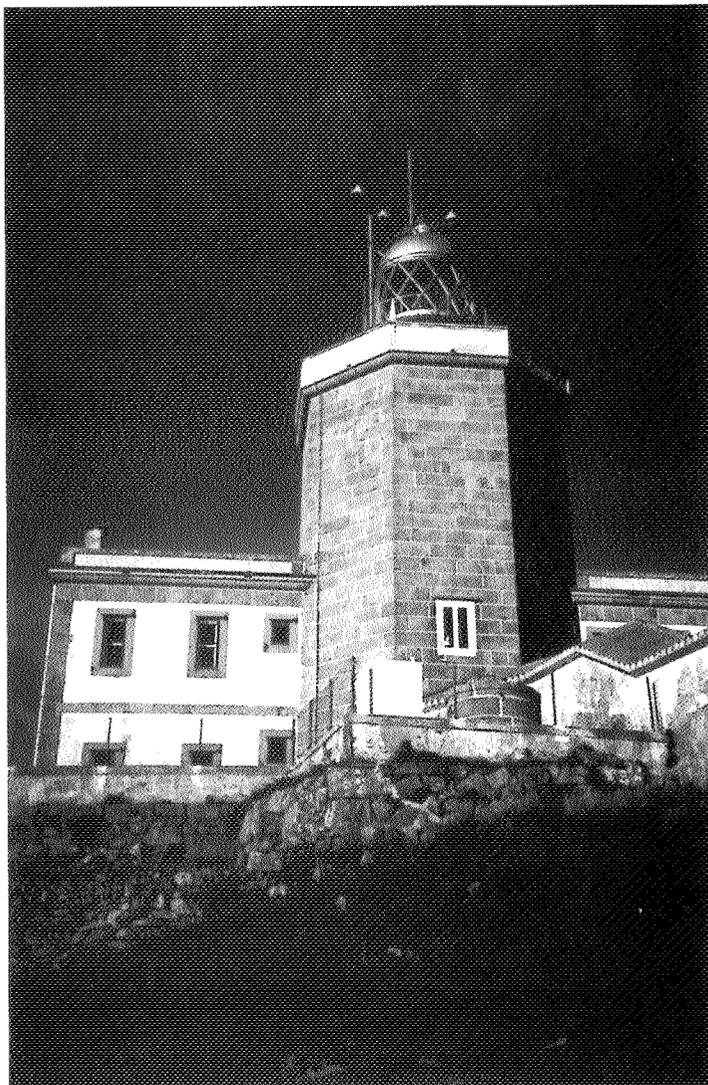
*del tiempo y consiguiendo salvar felizmente a dicha tripulación. Este hecho espontáneo y humanitario fue llevado a cabo por los diez marineros citados en la adjunta relación que salieron tripulando la lancha nombrada «San Antonio y Animas» (B.S.E.S.N. 1 de marzo de 1885. Año I, núm. III, p. 6).*

Ante la gran cantidad de naufragios que se producían en las costas de Corrubedo, la Comisión Ejecutiva de la Junta de esa localidad acordó construir una caseta de salvamento en el sitio denominado Campo del Prado, que estaba en la medianía de las dos playas en un lugar muy a propósito y conveniente para albergar en ella el bote salvavidas, que quedó finalmente instalado en esa caseta en el mes de enero de 1887; unos días después se construyó una rambla para facilitar la botadura de dicha embarcación (B.S.E.S.N. 1 de agosto de 1886, año 2º, núm. XVIII, p. 1; 1 de febrero de 1887, año 3, núm. XXIV, p. 3).

En realidad, es muy difícil aportar pruebas sobre los desaprensivos que provocaban naufragios; sobre todo, testimonios escritos ante la carencia de testigos, porque la mayoría de las embarcaciones encallaban por la noche, con mal tiempo o en medio de la niebla. De ahí también el origen de otro refrán de Finisterre que dice: *Gran nave, gran tormenta*, porque cuando había grandes temporales las naves solían venir de arribada forzosa a la ensenada de Finisterre en busca de abrigo (Esmorís Recamán, F. 1959, 114); y no siempre esa recalada se podía efectuar en el lugar deseado. El estado del mar, la niebla, los vientos, y a veces también las negligencias humanas, dirigían el rumbo de las naves sin la intervención de los raqueros, los cuales, como acertadamente afirma Allegue, merodeaban por La Costa de la Muerte al acecho siempre del pecio deseado.

En la noche del 9 de julio de 1875, y en medio de una niebla muy densa, naufragó el vapor británico «John Tennant» en los bajos de la punta de Cabanas, cerca del extremo del cabo de Finisterre (Fig. 14).

*Era un mercante de 1450 toneladas que procedía de Calcuta e iba rumbo a Londres llevando a bordo 37 pasajeros, entre ellos varias señoras y niños, 15 hombres de tripulación, y un rico cargamento, valor de 200. 000 libras esterlinas, en semillas de la India,*



*Fig. 15. El faro de Finisterre se construyó sobre una elevación del Cabo conocida con el nombre de monte de San Eugenio, probablemente sobre los restos de una antigua ermita. Comenzó a funcionar el 1 de junio de 1853 y se electrificó el 30 de julio de 1931, lográndose con ello que su haz de luz alcanzara una distancia máxima de 31 millas (Foto Alonso Romero, F. 1999).*

*sacas de café de Ceylan y otros objetos de comercio. El buque chocó violentamente, y quedó casi sumergido de popa, y sentado en un suelo peñascoso y quebrado; pero todos los pasajeros y tripulantes lograron embarcarse acto continuo en los botes del mismo vapor, y arribaron felizmente a la próxima villa de Finisterre, y después a Corcubión, donde fueron atendidos con la mayor solicitud por la autoridad española de marina y por el vice-consul británico.*

*Después de dos días, el buque tumbó de babor y la mar invadió las bodegas, quedando muy quebrantado por la cara de popa de la escotilla mayor. Aunque el sitio es de malas condiciones, actualmente se trabaja con actividad en la extracción de la carga mojada, que se va depositando en almacenes para su oreo y ventilación, con el objeto de intentar enseguida poner a flote el encallado buque (La Ilustración Española y Americana, 8-VIII-1875, 67).*

Pero, a pesar de la vigilancia y el cuidado que se puso en la conservación de la carga, no pudo evitarse el raquerismo y varios fardos fueron robados. Tampoco pudo realizarse el replotamiento de la nave, como se esperaba, debido a las grandes vías de agua que las rocas habían producido en su casco. El naufragio de este vapor en punta Cabanas suscita numerosas dudas. Aún admitiendo la existencia de una avería en el timón, como cuenta Baña Heim, aunque sin citar la fuente de información, el mar estaba en calma y el capitán podía haber lanzado el ancla y detenido el curso de su nave frente a la playa de Langosteira y sobre un fondo arenoso; en lugar de encallarla entre las rocas, sabiendo de antemano que esa decisión iba a destrozar su casco y a arriesgar las vidas de todos. Las cartas marinas de las que disponía marcaban perfectamente bien la línea de esa costa y los bajos principales, y el faro de Finisterre estaba en funcionamiento desde el 1 de junio de 1853, (Fig. 15).

La luz del faro de Finisterre la producía una lámpara que consumía aceite de oliva, que tenía un alcance de 24 millas, y de su mantenimiento se encargaban tres torreros. En 1861 esa lámpara de aceite había sido reformada para que pudiera consumir parafina y petróleo. Sin embargo, el faro no se electrificó hasta el 30 de julio de 1931, lográndose con ello que su haz de luz se viera a una distancia máxima de 31 millas. El primer faro

eléctrico de las costas españolas fue el del cabo Vilano, que utilizó electricidad desde el 15 de enero de 1886. De los interrogatorios realizados a los supervivientes del trágico naufragio del «Serpent» se dedujo que el oficial de guardia no había visto a causa de la niebla, la luz del faro de cabo Vilano, que normalmente se podía ver a una distancia de 14 millas (*The Times*, lunes, 17-XI-1890). En el mes de mayo de 1922 comenzaron a funcionar los radiofaros de Finisterre y de Vilano (Sánchez Terry, M. A. 1991, 77, 83). Para transmitir avisos a los navegantes durante el día, ya en 1880 habían salido a subasta pública las obras necesarias para el establecimiento de una estación electro-semafórica en el faro de Finisterre (*La Ilustración...* (28-II-1880, pág.84). En ese telégrafo de banderas se utilizaba el Código Internacional de señales, empleado por primera vez en España desde el año 1873 en el semáforo de Tarifa (Martínez de Velasco, E. 1871, 580). El sistema óptico del faro de Finisterre giraba sobre un carro circular que era accionado por una máquina de relojería y daba una vuelta completa cada 8 minutos. Con frecuencia sufría numerosas averías debido al desgaste de los rodamientos, lo que hacía que su luz fuera fija, incluso después de su reforma en 1861; circunstancia que había provocado numerosas denuncias de las casas armadoras. La más seria fue la del buque inglés «Pelicano», que además de denunciar que la luz del faro de Finisterre no era giratoria, sino fija, la altitud a la que estaba situada la hacía invisible en tiempo de niebla, y demandó también que se pusiera un faro eléctrico. Todas esas quejas impulsaron a la administración española a instalar en el faro una sirena, que entró en funcionamiento el 19 de diciembre de 1889 (Sánchez Terry, M. A. 1987, 207). Lanzaba dos toques de 3 segundos de duración separados por un intervalo de 2 segundos. Después permanecía en silencio durante 32 segundos. A pesar de estas reformas, y por causas que desconozco, hubo años en los que la regularidad de los destellos del faro no fue la normal. Así, y según consta en un manual de 1898 sobre señales marítimas, se señala que en la noche del 27 de octubre de 1895 la luz del faro de Finisterre se mantuvo fija durante 20 minutos; circunstancia que se volvió a repetir ese mismo día al año siguiente (Findlay, A. G. 1898, 39, 121). Si hubo días de niebla en los que no se vio la luz del faro, esa pudo ser la causa que provocó el despiste del capitán del «John Tennant» que, creyendo que se encontraba en mar abierto no redujo la velocidad de

su buque y se fue directamente sobre las rocas de Cabanas. También es muy posible que la brújula de a bordo sufriera alguna anomalía que no fue advertida y que indujo a error. En unas notas de prensa publicadas en el *Times* del 14 y del 17 de noviembre de 1890, se llamaba la atención sobre lo peligroso que resultaba navegar por la costa de Galicia en días de niebla porque, además de la falta total de visibilidad, *«se producían alteraciones en las brújulas debido al mineral de hierro de las montañas lo que era causa de frecuentes errores»*. En ese mismo periódico se cita el hundimiento del vapor «Derwentwater» en la isla Lobeira, al SE de Finisterre, y lo atribuye a la niebla y a los extraños cambios que produce en las brújulas toda esa costa. Al lado de estos comentarios se daba la trágica noticia del hundimiento del «Serpent» a 5 millas al norte de cabo Vilano, acaecido el lunes 10 de noviembre a las 10.30 de la noche. Visto lo cual, no podemos descartar la posibilidad de que a la brújula del «John Tennant» le hubiese afectado la proximidad de la costa. A todo esto hay que añadir también el hecho de que el Almirantazgo británico había perfeccionado las cartas de navegación de la ría de Corcubión en el año 1874, señalando en ellas con más precisión los bajos y profundidades de la bahía. Dada la fecha de su edición, es muy posible que el capitán no dispusiera todavía de esa nueva carta. A los riesgos naturales a los que se exponían los marinos del siglo XIX cuando bordeaban la peligrosa Costa de la Muerte, se unía la carencia de cartas náuticas precisas y detalladas, que facilitarían la navegación a los navíos de esa época, de mayor calado y desplazamiento que los del siglo anterior, que podían seguir derroteros muy peligrosos para embarcaciones de mayor porte. A esas deficientes cartas náuticas se atribuyó la causa de varias desgracias, como el naufragio del crucero ferrolano «Cardenal Jiménez de Cisneros» acaecido el 28 de octubre de 1905 *«a más de dos millas al oeste de los bajos Meixidos, que se veían por estribor, entre el través y la aleta, sondándose en un fondo de 26 metros: de pronto y siguiendo el barco su marcha normal y el rumbo marcado por el derrotero, manteniendo el Centolo con el Cabo la Nave, notóse a bordo, por la banda de estribor una tremenda conmoción...»* (Suances, V. 1906, 33). El crucero acabó hundiéndose, aunque afortunadamente se salvaron todos sus tripulantes que dieron muestras de un gran valor y disciplina. El cronista del que extraigo esta noticia, publicada en el *Almanaque de Ferrol* de 1906, al

comentar las causas de dicho naufragio dice que *«los derroteros y las cartas actuales distan mucho de estar al día, sin duda porque existe para toda España un solo barco dedicado á estudios hidrográficos, con los ahogos consiguientes a la escasez de un presupuesto alambicado; y que al propio tiempo que ocurría el siniestro, el Gobierno recibía una nota de Alemania pidiendo con urgencia el estudio y valizamiento de esa costa fatídicamente llamada de la Muerte y cementerio de todos los buques del mundo»* (Suances, V. 1906, 35).

A las comprensibles causas del naufragio del «John Tennant», hay que añadir también la sospecha de su intencionalidad. Resulta muy extraño que el capitán, sabiendo que navegaba en aguas poco profundas, no hubiese ordenado detener la marcha de la embarcación pues la niebla no le permitía ver la costa. ¿Vio, acaso, algún otro resplandor que confundió con la luz del faro? ¿Existió, realmente, una avería en el timón? Puestos a imaginar posibilidades, lo más probable es pensar que si el capitán no detuvo la marcha de su nave fue porque creía encontrarse en una ruta segura, y no había visto la luz del faro que se encontraba a 1.500 metros a babor del punto hacia el que se iba a estrellar. De todos modos, si conocía la profundidad de las aguas en las que navegaba y siguió navegando en esas condiciones de falta de visibilidad, fue porque probablemente vio un resplandor a estribor que confundió con el faro, e intentó pasar por delante con la intención de seguir su rumbo hacia Inglaterra, pero la avería del timón o el error de la brújula produjo un abatimiento del rumbo verdadero y acabó estrellándose contra la punta de Cabanas. La luz, que suponemos vio el capitán, podía ser el resplandor de una hoguera encendida en lo alto del monte de San Guillermo, precisamente encima del lugar del naufragio. A esta hipótesis sobre las posibles causas del naufragio debo añadir un dato que considero importante en el esclarecimiento de las dudas. En la primavera de este año de 1999 tuve la suerte de localizar, tras varios días de búsqueda, las ruinas de un antiguo poblado medieval, de cuya existencia había dado ya noticia el cardenal Jerónimo del Hoyo con ocasión de su visita a la villa de Finisterre a principios del siglo XVII. Pero se desconocía su localización pues incluso en ese siglo dicho poblado estaba ya en ruinas, como así nos lo da a entender la breve referencia del cardenal al hablar de la villa de Finisterre:

*Esta villa está muy metida en la mar; en una punta que la tierra entra en el mar, vate la mar en los edificios della por un lado y la punta de la tierra pasa más adelante un cerro arriba de buena media legua y por una y otra parte está todo rodeado de mar y al cavo deste cerro, en lo más alto dél, están unos vestigios de edificios. Dicen que allí solían vivir los gentiles (Del Hoyo, 1607, 378. El subrayado es mío).*

Estas ruinas merecen un estudio detenido por estar relacionadas con otros aspectos de la historia de Finisterre, pero aquí me limito a señalar que entre los numerosos fragmentos de tejas y de cerámica medieval que se veían en superficie y entre las piedras del poblado, aparecieron dos pequeños fragmentos de loza fina inglesa de mediados del siglo XIX. ¿Qué



*Fig. 16. Así vio el artista que realizó este grabado un imaginario rescate de naufragos en alta mar (La Ilustración Ibérica, núm. 233, 18 de junio de 1887).*

explicación se le puede dar a este hallazgo? En ese siglo el poblado estaba también deshabitado, en ruinas y tapado por la espesa maleza del monte. No servía como lugar de habitáculo humano, pero sí como escondrijo, por encontrarse oculto en el monte y alejado de la villa de Finisterre. Y fue en ese lugar precisamente en el que los raqueros debieron de esconder los objetos que habían robado en el «John Tennant», naufragado en la punta de Cabanas, al pie del monte sobre el que se encuentran las ruinas del antiguo poblado. De ese latrocinio, que debió de consistir en algo más que en el robo de la vajilla del buque, quedaba el testimonio de dos insignificantes fragmentos de platos ingleses, en extraño contacto con cerámica varios siglos más antigua. Las ruinas del poblado habían servido para ocultar los objetos robados mientras los carabineros no se olvidaban del naufragio y dejaban de vigilar las viviendas de los vecinos sospechosos de cometer actos de raquerismo.

A la una de la tarde del 19 de junio de 1882 el vapor «Sunrise», que venía navegando desde Bombay con rumbo a Amberes se introdujo violentamente entre las rocas de los bajos de Duio, cuatro millas al sur de Finisterre. La niebla y un error en los cálculos del capitán fueron las causas de su naufragio pues esos bajos estaban perfectamente marcados en las cartas náuticas británicas. Un pescador de Finisterre llamado José Domínguez Pazos, que se encontraba en compañía de sus dos hijos de corta edad pescando en las cercanías, *«al aperibirse del siniestro por el ruido del choque y las voces de la tripulación, picó la amarra y se dirigió con intrepidez al lugar de la catástrofe»*. Primero sacó del agua a dos tripulantes (Fig.16) y después realizó con su lancha un heroico salvamento de 31 naufragos a los que condujo al puerto de Corcubión, unos en su propia lancha y los demás en dos pequeños botes salvavidas que la tripulación había logrado echar al agua (*La Voz de Galicia*, 22-VI-1882. *La Ilustración Española y Americana*, 22-VIII-1882, pág. 99). Llegaron a Corcubión a las cinco de la tarde, *«y luego de admitidos y recibidos en el expresado muelle de Corcubión por el pueblo y autoridades con las consideraciones y respetos que se merecen todos los desgraciados, fueron dirigidos a la casa del vice cónsul inglés en esta zona, nuestro apreciable amigo Sr. del Rio, quien después de oírles la relación de la desgracia indicada, él y su amable señora les atendieron en todo lo preciso, distribuyéndolos más*

*tarde en las posadas, con la recomendación de que se les suministrase todo lo necesario»* (El corresponsal en Corcubión. *La Voz de Galicia*, 22-VI-1882). Unos días después Domínguez Pazos recibía una condecoración de la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*, así como un premio de 143 pesetas que le concedió el Gobierno británico (Fig. 17). Otros pescadores de Finisterre, que permanecieron en el anonimato, contribuyeron con su generosa ayuda al salvamento de muchas vidas a lo largo de todo el siglo XIX. En las notas de prensa de los periódicos españoles y británicos de la época podemos leer breves referencias a las labores humanitarias que los vecinos de la Costa de la Muerte efectuaron en el rescate de numerosos náufragos. Si bien es cierto que había entre ellos desalmados siempre dispuestos a sacar cualquier beneficio de los naufragios, la mayoría era gente de bien, cuyas profundas creencias cristianas no les permitían comportarse como raqueros. Pero en lo concerniente al saqueo de los pecios no había ningún tipo de escrúpulos morales. Se consideraba que todo el mundo tenía derecho a apropiarse indiscriminadamente de cualquier objeto abandonado, aunque no se supiera su utilidad práctica. Este ancestral modo de proceder todavía pervive en nuestros días, como se ha tenido ocasión de ver en los últimos naufragios ocurridos en la ría de Corcubión.

En la catedral de San Pablo, en Londres, hay dos placas de bronce en memoria de los 500 marineros fallecidos a causa del hundimiento del acorazado británico «Captain» en la noche del 7 de septiembre de 1870, a 60 millas al oeste de Finisterre. Era el primer barco de guerra que iba provisto de dos torretas giratorias desde las que sus cañones podían disparar en todas direcciones. La construcción del «Captain» había provocado tremendas discusiones entre su diseñador, el capitán Cowper Phipps Coles, e inventor de los cañones giratorios, y Edward Reed el ingeniero naval del Almirantazgo, que consideraba muy inseguras las características estructurales del acorazado. El diseño del «Captain» era realmente muy original para una época en la que todavía el vapor no había desplazado a la navegación a vela. Sus cañones iban situados muy cerca de la línea de flotación, debajo de una cubierta voladiza que iba de proa a popa. De esa manera los cañones podían disparar libremente sin los obstáculos que ofrecían los mástiles, la chimenea, aparejos, etc. En principio, era un acorazado diseñado para la defensa costera, sin alejarse mucho de los puertos en los que



*Fig. 17. El pescador José Domínguez Pazos y sus hijos, salvadores de treinta y tres náufragos del buque inglés Sunrise (La Ilustración Española y Americana, 22 de agosto de 1882, pág. 109).*

poder refugiarse en caso de temporal. El ingeniero Reed opinaba que dadas sus características, con la línea de flotación cercana a los cañones, no era una embarcación adecuada para navegar en mar abierto y con mal tiempo. Además, no debía ir provista de arboladura porque ésta aumentaba su inestabilidad y su peso. Pero sus observaciones no fueron tenidas en cuenta y, por presiones políticas, el Almirantazgo decidió seguir adelante con el proyecto de Cowper Phipps Coles y ordenó su construcción en un astillero de Birkenhead (Merseyside. NW. de Inglaterra). El 29 de mayo de 1870 el «Captain» sufrió unas duras pruebas de navegación, llegando a acercarse a 30 millas de Finisterre. En el segundo viaje de pruebas, realizado el 6 de julio de ese año, llegó hasta Vigo, y regresó a Inglaterra el 27 de ese mes. El 4 de agosto volvió a zarpar rumbo al Mediterráneo, con el fin de reunirse en Gibraltar con otros navíos de la flota británica. De regreso de esa misión y cuando estaba a unas 70 millas al suroeste de Finisterre, se encon-

tró por la noche con el mar muy agitado y con fuertes ráfagas. A pesar de esas condiciones, iba navegando a vela sin que su capitán se diera cuenta del peligro que corría, pues llevaban ya varias horas navegando y el barco se mantenía estable. Pero, repentinamente, una gran ola acompañada de una ráfaga muy violenta escoró tanto al acorazado que lo volcó completamente, hundiéndose en pocos minutos. Como casi toda su tripulación iba durmiendo, se salvaron sólo 17 marinos y un oficial artillero. Consiguieron subirse a uno de los botes salvavidas y en él llegaron en un estado lastimoso hasta la playa da Riveira en la villa de Finisterre, después de doce horas de navegación a remo y con la ayuda de una improvisada vela. En Finisterre pidieron un guía para que los llevara a Corcubión y se marcharon andando, algunos descalzos, a pesar de que el dueño de una fábrica de salazón les ofreció su casa para que descansaran hasta el día siguiente. El 9 de septiembre un navío de la armada británica los llevó de regreso a su país. De la información aportada por los supervivientes y por el hecho de que hubiese sido el «Captain» el único navío de la flota británica que se había hundido esa fatídica noche, el Almirantazgo dedujo que las causas habían sido las peculiares características del acorazado unidas a las súbitas condiciones atmosféricas. En Gran Bretaña se organizó una enorme campaña en favor de los familiares de los desaparecidos 500 marinos, pero las discusiones políticas y los comentarios periodísticos suscitaron infinidad de críticas y opiniones sobre los responsables del desgraciado hundimiento en el que perecieron también el capitán del acorazado y su diseñador (Hawkey, A. 1999). Desde entonces hasta nuestros días la construcción naval ha dado pasos de gigante, y los medios de los que se dispone para proteger a los navegantes sobrepasan los sueños de aquellos filántropos del siglo XIX que habían fundado la *Institución de Salvamento de Naufragos*. Hoy la historia trágica de la navegación yace en gran parte en el fondo del Océano, protegida más por el anonimato y la profundidad de las aguas, que por el respeto de las leyes que cada país tiene para defender sus pecios. En Gran Bretaña se promulgó en 1973 la ley de protección de pecios; con la cual se intentó terminar con las frecuentes incursiones de submarinistas incontrolados que venían saqueando el patrimonio subacuático. De su riqueza ya dio fe William Shakespeare en su obra *Enrique V*, en la que uno de los personajes resalta la riqueza que yace en «*el fango y el fondo del*



*Fig. 18. La playa de Langosteira. Al fondo la villa de Finisterre y el cabo. Cuando había grandes temporales las embarcaciones solían venir de arribada forzosa a esta ensenada (Foto F.A.R. 1998).*

*mar con sus pecios e incontables tesoros» (Henry V, I, II, 163). Pero en España, y a pesar de la legislación vigente, no se protege todavía adecuadamente el valioso patrimonio subacuático que poseemos. También es cierto que aquí se ha tardado mucho más tiempo que en las Islas Británicas en prestar atención al estudio de la historia naval española. Es de esperar que en el futuro esta situación cambie y que el interés que sobre estos temas suscita la Cátedra Jorge Juan se extienda también a la Universidad y a otras instituciones docentes.*

## AGRADECIMIENTO

Este estudio ha contado con el patrocinio de la Dirección General de Universidades e Investigación de la Xunta de Galicia por ser parte del Proyecto de Investigación (XUGA20406A97). Deseo expresar también mi agradecimiento por la colaboración prestada para obtener información a las siguientes personas: A don Ernesto Insua Olveira, Alcalde de Finisterre. A

don Francisco X. Fernández Naval. A don Jesús Santos Castroviejo. A don Manuel Facal, bibliotecario de la Biblioteca General de la Universidad de Santiago de Compostela. A don José Ramón Insua Trava, farero jubilado del faro de Finisterre. A don Enrique Tortosa Solvas, de Puertos del Estado, Madrid. A mi hermana Mary Paz y a los bibliotecarios de la Biblioteca General de la Universidad de Salamanca. Al escritor don Arturo Romaní. A don Andrés Pena Graña, archivero del Concello de Narón (Ferrol). Al Prof. Dr. D. Baldomero Cores por suministrarme información sobre los vapores «Iurac-bat» y «Douro», que naufragaron en la noche del 1 de abril de 1882 a 45 millas al norte del Cabo Finisterre, casi enfrente de Camariñas (*La Ilustración Española y Americana*, 15-IV-1882. *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 18-IV-1882). A la Dirección del Archivo do Reino de Galicia por su autorización para reproducir la carta náutica de la ría de Corcubión. A don Juan Insua Castro por facilitarme el original del plano de Finisterre. A don Luis Cea por la fotografía de St Michael's Mount y a la profesora Anne MacCarthy por sus fotografías de Dingle. Al personal del Archivo de los Servicios Generales de la Armada del Ferrol, y a la Dirección de la Biblioteca General de la Zona Marítima del Cantábrico del Ferrol, así como a don Enrique Casanova Rivas, Director de la Cátedra Institucional «Jorge Juan» del Centro Cultural y Social de la Armada.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ROMERO, F. 1991: *Santos e barcos de pedra* (Edicións Xerais de Galicia. Vigo).
- ALONSO ROMERO, F. 1994: Las embarcaciones y navegaciones en el mundo celta de la Edad Antigua a la Alta Edad Media (En: *Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*. Universidade da Coruña, pp. 111-145).
- ALONSO ROMERO, F. 1996: *Creencias y tradiciones de los pescadores gallegos, británicos y bretones* (Xunta de Galicia. Santiago de Compostela).
- ALONSO ROMERO, F. 1999: Animas y brujas de Finisterre, Cornualles e Irlanda (*Anuario Brigantino*, nº 22, pp. 91-104).

- ALLEGUE MARTÍNEZ, R. y ALLEGUE BARREIRO, R. 1996: *Mar tenebroso. A costa da morte do sol* (Gamesal. Vigo).
- ALMAZAN, V. 1992: *Seis ensaios sobre o Camiño de Santiago* (Galaxia. Vigo).
- ARENAL, C. 1881: Sociedad Española de Salvamento de Náufragos (*La Voz de la Caridad*, nº 264, 1 de marzo, pp. 329-335).
- BAÑA HEIM, 1980: *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*. (Gráficas Venus. La Coruña).
- BIRD, S. 1991: *Mayday! Preserving Life from Shipwreck off Cornwall* (Ex Libris Press. Bradford on Avon. Wiltshire).
- Boletín de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*.
- BOTTRELL, W. 1873: *Traditions and Hearthside Stories of West Cornwall* (Facsimile edition 1996. Second Series. Llanerch Publishers. Felinfach).
- BOURKE, E. J. 1994 y 1998: *Shipwrecks of the Irish Coast* (Vols. 1 y 2. Editados por el autor. 11 Cypress Drive, Dublin 6W).
- BOYLE, M. 1988: *Wolf Rock* (B & T Publications. Southampton).
- CASTIÑEIRA CASTRO, V. y MARTÍN GARCÍA, A. 1999: *Dun Finisterre a outro: A emigración galega á Patagonia* (Xunta de Galicia. Santiago de Compostela).
- CRAIG, R. 1994: Steamship Enterprise in Devon, 1852-1920 (En: *The New Maritime History of Devon*. DUFFY et al. Editors. University of Exeter).
- CUPPAGE, J. 1986: *Archaeological Survey of the Dingle Peninsula* (Oidhreachta Chorca Dhuibhne, Ballyferriter).
- DEL HOYO, J. 1607: *Memorias del Arzobispado de Santiago* (Transcripción de Rodríguez González y Varela Jácome. Edición Porto y Cía. Santiago de Compostela).
- DE RAMÓN Y BALLESTEROS. 1976: *Fantasías y realidades de La Costa de la Muerte* (Porto y Cía. Editores. Santiago de Compostela).

- DÍAZ DE RABAGO, J. et al. 1885: *La Institución de Salvamento de Náufragos* (Tip. de la Gaceta. Santiago de Compostela).
- ESMORIS RECAMAN, F. 1959: Refranero fisterrán (*Cuadernos de Estudios Gallegos*, fascículo XLII, pp. 107-129).
- FALCÓN MARTÍNEZ, C. ET AL. 1980: *Diccionario de mitología clásica* (Alianza Editorial. Madrid).
- FERREIRA PRIEGUE, E. 1988: *Galicia en el comercio marítimo medieval* (Fundación Pedro Barrié de la Maza. A Coruña).
- FERREIRO, M. 1880: *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* (Imprenta de José Rojas. Madrid).
- FILBEE, M. 1996. *Celtic Cornwall* (Constable. London).
- FINDLAY, A. G. 1898: *The Lighthouses of the World, and Coast Fog Signals* (Richard Holmes Laurie. London).
- FLANAGAN, L. 1995: *Irish Wrecks of the Spanish Armada* (Country House. Dublin).
- FORD, R. 1892: *The Handbook for Travellers* (John Murray. London).
- GARRIDO, G.A. 1994: *Aventureros e curiosos. Relatos de viaxeiros estranxeiros por Galicia. Séculos XV-XX* (Galaxia. Vigo).
- GIBSON, CH. 1953: *Historia del Barco* (Espasa-Calpe. Buenos Aires).
- GIMÉNEZ LOIRA, A. 1888: *Estudios sobre socorros y auxilios a náufragos* (Barcelona).
- HALL, J. (Trad.), 1997: *A Journey to the West by Domenico Laffi* (Consellería de Cultura. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela).
- HAWKEY, A. 1999: *Black Night off Finisterre* (Airlife Publishing Ltd. Shrewsbury).
- HUNT, R. 1998: *The Drolls, Traditions and Superstitions of Old Cornwall* (Second Series. Facsimile edition 1881. Llanerch Publishers. Felinfach).
- JENKIN, A. K. H. 1946: *Cornwall and its People* (Dent & Sons. London).

*La Ilustración Artística.*

*La Ilustración Ibérica.*

*La Ilustración Española y Americana.*

*La Ilustración Gallega y Asturiana.*

LARN, R y CARTER, C. 1973: *Cornish Shipwrecks*. (Pan Books. London).

LARN, R 1977: *Devon Shipwrecks*. (Pan Books Ltd. London).

LARN, R & B. 1997: *Shipwreck Index of the British Isles* (Lloyd's Register of Shipping. London).

*La Voz de Galicia*, 13, 14 y 18-XI-1980; 22-VI-1882.

MACDONOGH, S. 1993: *The Dingle Peninsula* (Brandon Book Publishers. Dingle).

MACINLAY, J. M. 1893: *Folklore of Scottish Lochs and Springs* (Facsimile reprint 1993. Llanerch Publishers. Felinfach. Wales).

MARTÍNEZ DE VELASCO, E. 1871: Santander. Inauguración del establecimiento semafórico (*La Ilustración Española y Americana*, nº 37. 8 de oct.).

MAS, J. 1928: *La Costa de la Muerte* (Renacimiento. Madrid).

MIECK, I. 1992: *A peregrinación a Santiago de Compostela entre 1400 e 1650* (En: ALMAZAN, V. 1992, op. cit. pp. 290-360).

NAVARRO GONZÁLEZ, A. 1962: *El mar en la literatura medieval castellana*. (Universidad de La Laguna).

NIMHEARA, R. 1994: *In Search of Irish Saints* (Four Courts Press. Dublin).

NOALL, C. 1989: *Cornwall's Early Lifeboats* (Tor Mark Press. Penryn).

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

SÁNCHEZ TERRY, M. A. 1991: *Los faros españoles: historia y evolución* (Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Madrid).

SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M. 1997: *Tesouros asolagados* (Edicións Lea. Santiago de Compostela).

SIDONIO: *Poems and Letters* (ANDERSON, W. B. (Trad.). The Loeb Classical Library. London, 1963).

SUANCES, VICTORIANO. 1906: Revista del año 1905 (*Almanaque de Ferrol*, año 1905, pp. 32-37).

TARRANT, M. 1993: *Cornwall's Lighthouse Heritage* (Twelveheads Press. Truro).

*The Times*.

VIVIAN, J. (sin fecha): *Tales of the Cornish Wreckers* (Tor Mark Press. Truro).

WHITFIELD, H. J. 1852: *Scilly and its Legends* (Facsimile reprint 1992. Llanerch Publishers. Felinfach).