1. ORIXES DO MACROTOPÓNIMO COSTA DA MORTE

Sempre se atribuíu no eido popular aos ingleses, o nacemento do nome Costa da Morte para definir o litoral comprendido no arco noroccidental da provincia da Coruña, especialmente tralo naufraxio do *HMS Serpent*. Hoxe sabemos que a realidade é outra ben distinta. O macrotopónimo Costa de la Muerte, en castelán, **aparece rexistrado documentalmente e, por vez primeira, na capa do extinto xornal coruñés *El Noroeste*, publicado na súa edición do 14 de xaneiro do 1904** nun artigo no que se dan as novas sobre tres naufraxios acontecidos na costa galega e, en concreto, un deles: o do *Kenmore*, tralo embarrancamento deste carboeiro escocés nas baixas que están a carón da praia de Traba de Laxe. Curiosamente, nas tarefas de salvamento da tripulación deste buque, que se saiba, inaugurábase o emprego dun canón lanzacabos proveninte da Sociedade de Salvamento de Náufragos española creada no 1880, no litoral entre A Coruña e Fisterra.



tre *cuatro* pesetas. — PAISES COMPRENDIDOS EN LA UNIÓN POSTAL: Trimestre *nueve* pesetas.

REDACCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y TALLERES
Real, 26, y Galera, 21
TELEFONO 111

LA CORUÑA — Jueves 14 de Enero de 1904—San Hilario

onial por ningu
oyó hablar de'
tomado por súb
Majestad San-
a. ¡Vaya, vaya
ena de meterle
ro del Pimiento
de los Huertos
ir después á en-
e palabra.
X.

DIA

buto

ulto grande, reinan
noticias de los nau-
tas en la madrugada
buques han sido los
al tributo al mar, al
dominan el Atlánti-
anas víctimas, velan
aquella inmensa so-
silencio, interrumpi
allar de las olas, que
contra aquella ro-
su frenética y ciega

SINIESTROS MARÍTIMOS

TRES BUQUES NAUFRAGOS

La costa de la muerte

Otra vez la peligrosa costa de Finisterre, vuelve á ser teatro de siniestros marítimos, dramas del mar que cuestan la vida á infelices navegantes é irrogan grandes é irreparables perjuicios á las empresas navieras.

Los escollos que encuentra el marino en esa parte difícilmente pueden salvarse, si no se tiene un conocimiento completo y acabado de los bajos, de los arrecifes y de los mil obstáculos que se oponen al paso de las naves.

Cuando la marea desciende es fácil sortear estos obstáculos, porque las olas, que rompen furiosas contra las peñas que quedan al descubierto, delatan el peligro, pero en la pleamar, cuando las enormes rocas quedan cubiertas por el agua, el más experto capitán sufre un percance, sobre todo si la cerrazón es grande.

No hace muchos años, el 1898, hubo unos días de niebla espesísima, continua y pertinaz, que apenas permitía divisar las luces de situación.

Una semana entera duró la cerrazón y durante ella cinco barcos quedaron presos entre las restingas.

vía, apeándose más allá, ascendiendo á los pisos, penetrando en los despachos, visitamo á todos los consignatarios establecidos en esta plaza y á los cónsules de Inglaterra y Alemania.

A unos y otros estamos sumamente agradecidos por la amabilidad con que nos han recibido y procuraron satisfacer nuestra curiosidad, ayudándonos eficazmente en nuestra pesada labor.

Casa hubo que visitamos dos y tres veces.

Primero las noticias eran confusas, incompletas; nada se podía sacar de ellas que aclarase lo que había pasado.

Después el telégrafo con su laconismo fué ampliando detalles y poniendo en claro el asunto.

Vamos, pues, á relatar lo que hemos podido saber.

Tres buques parece que son los perdidos, si bien, según de los datos recogidos hemos podido apreciar, sólo se trata de dos: un vapor inglés y una draga holandesa.

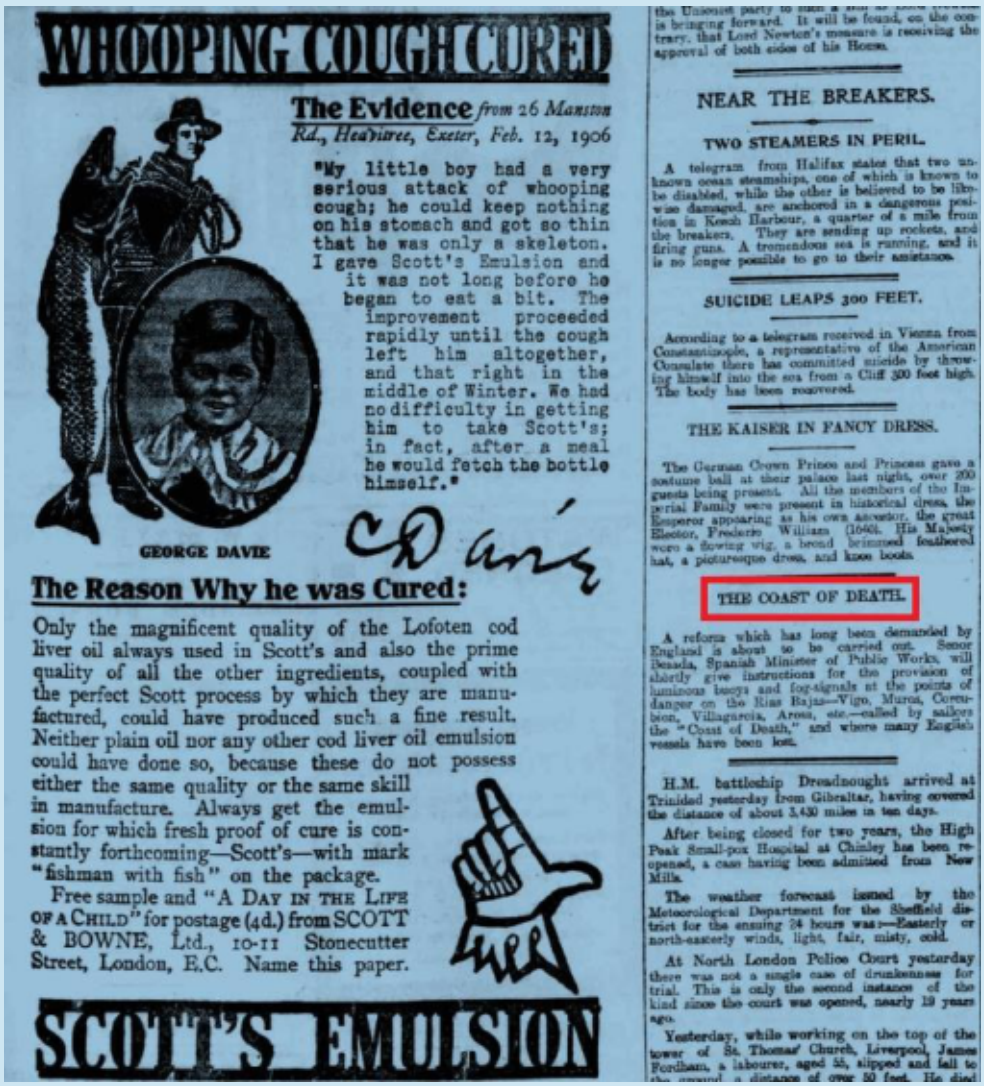
Hablemos de cada uno separadamente.

El "Kenmo".—Siete aho-
ogados.—Pérdida total del

Cofinanciado por la Unión Europea
XUNTA DE GALICIA
Grupos de Acción Local do Sector Pesqueiro Costa da Morte
SABOR A MAR con R
APTCM

Existen poemas escritos en galego polo bardo pontecesán Eduardo Pondal, nos que o pai da letra do himno galego amosa o macrotopónimo Costa da Morte, na nosa lingua nai. Mais por desgraza, ditas creacións poéticas de principios do século XX, están sen datar cronolóxicamente e, aínda que poderían ser anteriores á do xornal *El Nororeste*, non se pode corroborar con exactitude.

A primeira referencia escrita sobre o macrotopónimo "The Coast of Death" (Costa da Morte) recollido polos británicos, referíndose expresamente no seu idioma á faixa do litoral galego en cuestión, aparece publicado **no xornal inglés *Nothingham Evening Post*, na súa edición do 6 de febreiro do 1907,** tres anos despois de que fixese a súa aparición na capa do xornal herculino anteriormente nomeado.



WHOOPING COUGH CURED

The Evidence *from 26 Manston Rd., Heavitree, Exeter, Feb. 12, 1906*

"My little boy had a very serious attack of whooping cough; he could keep nothing on his stomach and got so thin that he was only a skeleton. I gave Scott's Emulsion and it was not long before he began to eat a bit. The improvement proceeded rapidly until the cough left him altogether, and that right in the middle of Winter. We had no difficulty in getting him to take Scott's; in fact, after a meal he would fetch the bottle himself."

GEORGE DAVIE

The Reason Why he was Cured:

Only the magnificent quality of the Lofoten cod liver oil always used in Scott's and also the prime quality of all the other ingredients, coupled with the perfect Scott process by which they are manufactured, could have produced such a fine result. Neither plain oil nor any other cod liver oil emulsion could have done so, because these do not possess either the same quality or the same skill in manufacture. Always get the emulsion for which fresh proof of cure is constantly forthcoming—Scott's—with mark "fishman with fish" on the package.

Free sample and "A DAY IN THE LIFE OF A CHILD" for postage (4d.) from SCOTT & BOWNE, Ltd., 10-11 Stonecutter Street, London, E.C. Name this paper.

SCOTT'S EMULSION

is bringing forward. It will be found, on the contrary, that Lord Newton's measure is receiving the approval of both sides of his House.

NEAR THE BREAKERS.

TWO STEAMERS IN PERIL.

A telegram from Halifax states that two unknown ocean steamships, one of which is known to be disabled, while the other is believed to be likewise damaged, are anchored in a dangerous position in Keech Harbour, a quarter of a mile from the breakers. They are sending up rockets, and firing guns. A tremendous sea is running, and it is no longer possible to go to their assistance.

SUICIDE LEAPS 300 FEET.

According to a telegram received in Vienna from Constantinople, a representative of the American Consulate there has committed suicide by throwing himself into the sea from a Cliff 300 feet high. The body has been recovered.

THE KAISER IN FANCY DRESS.

The German Crown Prince and Princess gave a costume ball at their palace last night, over 200 guests being present. All the members of the Imperial Family were present in historical dress, the Emperor appearing as his own ancestor, the great Elector, Frederic William (1640). His Majesty wore a flowing wig, a broad brimmed feathered hat, a picturesque dress, and knee boots.

THE COAST OF DEATH.

A reform which has long been demanded by England is about to be carried out. Senor Besada, Spanish Minister of Public Works, will shortly give instructions for the provision of luminous buoys and fog-signals at the points of danger on the Rias Bajas—Vigo, Muros, Corcubion, Villagarcia, Arosa, etc.—called by sailors the "Coast of Death," and where many English vessels have been lost.

H.M. battleship Dreadnought arrived at Trinidad yesterday from Gibraltar, having covered the distance of about 3,430 miles in ten days.

After being closed for two years, the High Peak Small-pox Hospital at Chinley has been re-opened, a case having been admitted from New Mills.

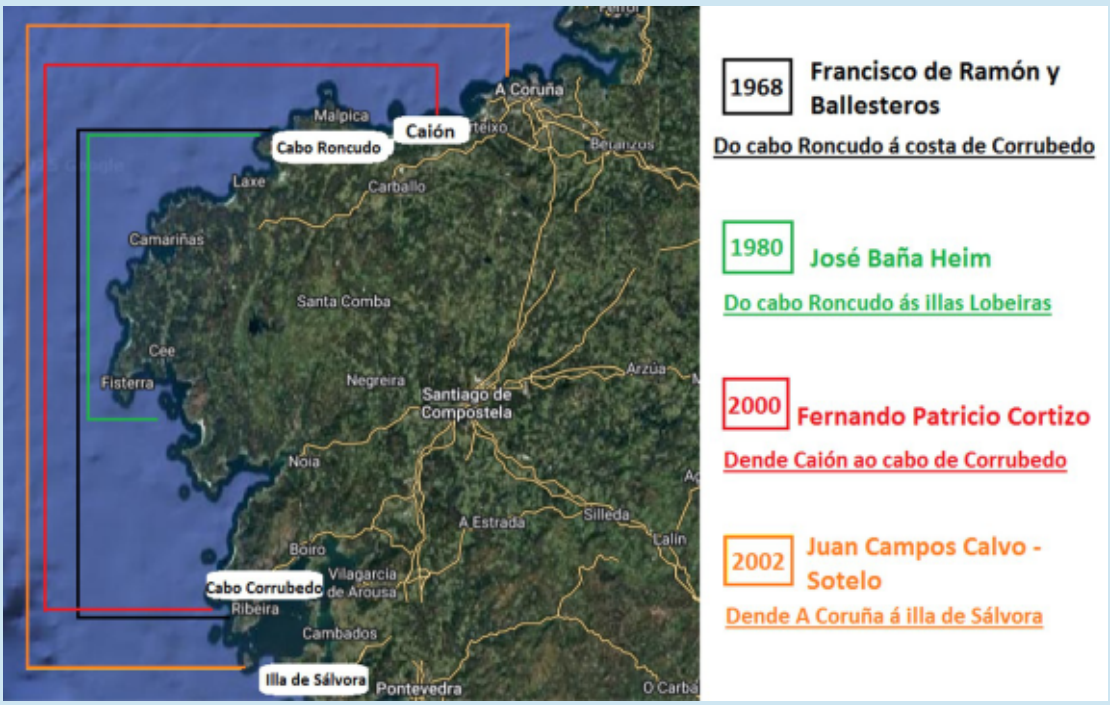
The weather forecast issued by the Meteorological Department for the Sheffield district for the ensuing 24 hours was:—Easterly or north-easterly winds, light, fair, misty, cold.

At North London Police Court yesterday there was not a single case of drunkenness for trial. This is only the second instance of the kind since the court was opened, nearly 19 years ago.

Yesterday, while working on the top of the tower of St. Thomas' Church, Liverpool, James Fordham, a labourer, aged 55, slipped and fell to

2. LÍMITES XEOGRÁFICOS

A Costa da Morte non ten uns límites xeográficos definidos. Segundo que autores, esta pode principiar na Coruña e rematar na illa de Sálvora e, para outros, principiar na costa de Malpica e rematar no cabo Fisterra. Esta última é a que amosa un maior consenso.



3. CINCO NAUFRAXIOS HISTÓRICOS ENTRE CAIÓN E NEMIÑA

RMS Solway. A súa perda constitúe o primeiro naufraxio dun gran vapor de pasaxe no litoral español. Tiña 74,7 metros de eslora e 1.700 toneladas de rexistro bruto e casco de madeira. O seu afundimento acontece pasados 12 minutos da medianote do 7 de abril do 1843, tras colidir en dúas ocasións coas cabezas dos baixos de Baldaio e estourar as súas caldeiras, tras saír do porto da Coruña. Principiara a súa viaxe en Falmouth (Inglaterra) e levaba rumbo ás Indias Occidentais, transportando pasaxeiros, correo e rica mercadoría: entre ela unha boa cantidade de ouro. Pertencía á Royal Mail Steam Packet

coñecida en España como a Mala Real Inglesa. Estaba propulsado por rodas de pas. Un bote con parte dos 98 sobreviventes deste barco arribaría ao litoral de Caión. Faleceron 35 persoas neste sinistro marítimo, entre tripulación e pasaxe, incluído o seu capitán, o señor Duncan. A poderosa navieira británica protestou enerxicamente pola perda do seu buque, fronte a unha costa sen sinalización marítima e carente totalmente de medios de salvamento. O perigo dos arrecifes onde se produce o naufraxio e, o medo a perder outro buque neles, provoca que, a RMS traslade a escala que facían os seus barcos no porto da Coruña ao porto de Vigo e, para facilitar á manobra de recalada destes buques neste enclave do litoral sur galego, vaise erguer un faro no 1844 no alto do Monte da Guía, na costa sur da entrada da ría de Vigo; será o segundo faro que alumee nas costas galegas tralo milenario da Torre de Hércules. Os restos do *RMS Solway* foron atopados a 22 metros de profundidade grazas ás pescudas e aos datos facilitados polo capitán de pesca retirado Francisco Amado Castro (Francisco do Coral) ao mergullador malpicán Tono García Montes. A somersión ao pecio faise embarcando con Buceo Malpica, sendo única e espectacular pois aínda se conserva parte da máquina do barco coas pezas dos rotores que propulsaban as rodas de pas. Un sextante atopado no seu pecio atópase no Museo do Mar de Galicia, en Vigo.
O seu naufraxio sae publicado na fermosa novela de ficción da literatura universal *20.000 leguas baixo o mar*, do francés Jules Verne.

Pecio do *RMS Solway*. Buceo Malpica.



SS Priam. Pertencente a Blue Funnel Line, (Ocean Steamship Co. - Alfred Holt & Co., Liverpool) navieira histórica que unía os portos británicos cos de China. Todos os seus buques tiñan nomes de heroes da mitoloxía grega. O *Priam* era un buque mixto, levaba carga e tamén pasaxe. Fora construído no 1870 en casco de ferro. Tiña 95,5 metros de eslora e 2.165 toneladas de rexistro bruto. Saíra de Liverpool rumbo a Shangai e Hong Kong, con 47 persoas a bordo: 42 tripulantes e 5 pasaxeiros, cando colidiu ás 5 da madrugada do 11 de xaneiro do 1889 coa Sistela, tras petar en tres ocasións coas pedras por leste da illa Malante, nas Sisargas. O sinistro produzose no medio da brétema, da escuridade nocturna sen estar acesa a luz do faro das Sisargas, posiblemente avariado. Os mariñeiros malpicáns foron uns heroes pois, no medio da noite e do temporal acadaron rescatar a 38 náufragos a bordo das súas embarcacións e traelos sans e salvos a terra. No naufraxio pereceron 9 persoas: 3 pasaxeiras e 6 tripulantes. O barco levaba entre o seu rico cargamento: telas, vaixelas, reloxos de prata e ouro e pianos. No paseo marítimo de Malpica hai unha placa conmemorativa que lembra este episodio, inaugurado co galo do 125 aniversario do naufraxio do barco británico. A súa campá está pendurada do campanario da igrexa de Santa Cristiña de Berdoias. Para saber moita máis información sobre este naufraxio consultar o libro *De Liverpool ás Sisargas. A derradeira travesía do Priam,* de Xabier Maceiras e Fernando Patricio Cortizo, editado no 2014 por Edicións Embora, onde se explica por que os malpicáns foron os primeiros mariñeiros en camiñar por riba das augas coma Xesuscristo e tamén descóbrese unha copla sobre este barco e o seu naufraxio.

.

Óleo do *SS Priam.* Caelt Gallery



Campá do *SS Priam.* Xosé Troiano.



Padova. Embarrancou nos baixos das Abrilleiras, baixo a aldea do Roncudo, a madrugada do 5 de febreiro do 1923 tras sufrir un lume a bordo que abriu os remaches do casco e provocou unha vía de auga. Levaba rumbo de Bougie a Antwerp. Pereceu no naufraxio un membro da súa tripulación. Construírase en casco de aceiro en Rostock, Alemaña no 1902 e pertencía ao goberno italiano, portando carga xeral. Tiña 1.902 toneladas de rexistro bruto e 85,6 metros de eslora. O 3 de xullo do 2021 inaugurouse un monumento na estrada que dende Corme vaia ata o cabo Roncudo, feito cunha pedra funeraria de 700 quilos encargada por unha familia inglesa que ía a bordo do propio barco e que foi sacada do mar por bois. Xunto o monumento púxose un panel informativo que narra o episodio do naufraxio elaborado por Fernando Patricio Cortizo (como presidente da AC Naufraxios Galegos) e Moncho Filgueira coa axuda de Suso Lista. Existe unha copla sobre este naufraxio e outras historias conservadas na memoria popular.

Pedra do Padova e panel descriptivo do seu naufraxio, na estrada do Roncudo. Xulio da Cantora.



SS City of Agra. Sen dúbida, un dos barcos máis estudados e coñecidos de todos os afundidos na Costa da Morte. A asociación cultural Naufraxios Galegos, ten unha fabulosa exposición permanente sobre este afundimento no

segundo andar do Museo de Man, en Camelle, na Sala dos Naufraxios e da Historia Marítima de Camelle. A campá deste barco está pendurada do campanario da igrexa do Espírito Santo de Camelle e neste pobo, consérvase tamén unha das tres medallas de prata que no seu día concedeu o goberno británico a cada un dos tres patróns que salvaron coas súas respectivas embarcacións *Manuel, Pedro* e *Mercedes* a trinta tripulantes do *City of Agra*, xogándose as súas vidas no medio do temporal. Hai agora un ano e dous meses, a AC Naufraxios Galegos deu co lugar exacto onde descansan os corpos de 26 náufragos do *City of Agra*, en concreto, na leira do Pacho, unha fosa cemiteiro situada ao carón do pequeno areal do Curro, en Arou, lugar nomeado no reverso das actas de defunción dos malogrados mariñeiros conservadas no xulgado civil de Camariñas. Este lugar foi sinalado cunha gran cruz de madeira de cor branca coa lenda que lembra a memoria de ditos náufragos, por dita asociación. Constitúe a parada número 6 das 13 coas que conta o *Roteiro Animados dos náufragos do Agra* cuns 3,5 km de percorrido, unindo o miradoiro de Lobeiras, en Arou co Campo do Santo de Camelle. As pedras onde tocou o barco para irse posteriormente a pique, pasados 9 minutos da medianoite do 3 de febreiro do 1897, bautizáronse como as olgas do Agra.

A asociación cultural Naufraxios Galegos, con sede en Camelle, celebra cada segunda fin de semana de xullo os actos conmemorativos do naufraxio do *City of Agra*, no seu pobo e no veciño Arou. Hai visitas guiadas á sala dos naufraxios, teatro, concertos, roteiros, homenaxes, feira mariñeira, foliada, pasarrúas e a emotiva e simbólica recreación do salvamento que fixeron os mariñeiros de Camelle aos náufragos do *City of Agra*. Incluso celébrase un partido de fútbol histórico entre camelláns e náufragos británicos. Este evento cultural constitúe unha das meirandes celebracións dedicadas a un naufraxio, en Europa.

Existe un documental gravado pola empresa audiovisual galega Vizuals, pendurado na canle de youtube que leva por título: *City of Agra,* un pobo unido pola traxedia, onde se recolle e documenta dita celebración, co sentir, tanto dos membros da organización como dos visitantes e veciños…

Foto: Glasgow University



Cartel da VI edición dos actos conmemorativos do naufraxio do *City of Agra.* AC Naufraxios Galegos.

Placa conmemorativa en homenaxe aos heroes do Agra. Exterior do Museo de Man, Camelle. AC Naufraxios Galegos.

Campá do *City of Agra,* no campanario da igrexa do Espírito Santo de Camelle. Xurxo R. Baña.







Manuel Suárez Pose (Manolo do canle) nunha visita guiada da AC Naufraxios Galegos á Sala dos Naufraxios e da Historia Maritima de Camelle, no 2º andar do Museo de Man. No primeiro plano a exposición permanente do *City of Agra* coa súa maqueta creada polo propio Manolo, alma máter deste fabuloso espazo museístico.



HMS Serpent. A traxedia marítima máis lembrada da Costa da Morte e sen dúbida unha das máis documentadas e divulgadas. Cruceiro torpedeiro de 3ª clase, pertencente á serie Archer. Buque da Royal Navy construído no 1888 en Devonport, en casco de aceiro, con 68,58 metros de eslora dous motores de 4.450 i.h.p., cadanseu coa súa respectiva hélice propulsora, poidendo acadar os 17 nós de velocidade, desprazando 1.770 toneladas. Como armamento portaba 6 canóns de 15 cm, 8 de tiro rápido e 12 ametralladoras con tres tubos lanzatorpedos. O seu comandante era Harry Leith Ross. O buque Saíra de Plymouth o 8 de novembro rumbo á Serra Leona levando a bordo unha dotación de 175 homes. Ás 22.30 horas do 10 de novembro do 1890 embarranca na fatídica punta do Boi no medio dunha vaga de mar, como poucas se lembran nesta costa. 172 tripulantes falecerían no naufraxio. Só houbo tres superviventes. O lugar do seu naufraxio coñécese actualmente como o baixo do Serpent.

-O goberno británico e a raíña Vitoria de Inglaterra, premiaron cun reloxo de ouro ao alcalde de Camariñas, telas e aparellos de pesca para as xentes que rescataron aos náufragos, un barómetro para o pobo de Camariñas, unha escopeta con mil cartuchos e unha vaixela de louza inglesa ao crego de Xaviña, o señor Carrera Fábregas, encargado de consagrar o cemiterio que albergou a 146 dos 172 falecidos do *HMS Serpent.*

-Existe unha lápida conmemorativa á honra destes náufragos pagada e ergueita polos seus compañeiros da *HMS Lapwing* no xardín de San Carlos, na Coruña.

-A parte frontal do mascarón de proa *HMS Serpent* consérvase nunha casa da aldea de Morpeguite (Muxía) despois de permanecer cincoenta anos apuntalado a un muíño en Santa Mariña (Camariñas).

-Na Sala dos Naufraxios e da Historia Marítima de Camelle, hai un recuncho dedicado a este célebre naufraxio, onde existe unha vaíña de proxectil rescatada do seu pecio e correspondencia orixinal da Royal Navy sobre o naufraxio.

-No Museo Naval de Ferrol hai unha vaixela desposta e extraída deste barco.

-Todos os 10 de novembro, dende a data do seu naufraxio, celébrase no Cemiterio dos Ingleses unha homenaxe aos náufragos do *HMS Serpent* e a todos os náufragos da Costa da Morte.

-Juan Campos Calvo Sotelo, no seu magnífico libro *Náufragos de antaño*, dedícalle a este sinistro marítimo un capítulo de 86 páxinas, sendo con moita diferencia a obra literaria que máis datos aportou sobre este tráxico e histórico naufraxio.

-Fernando Patricio Cortizo no seu libro de relatos e contos mariños, *O mergullador atlántico*, dedícalle un capítulo de dez páxinas a este naufraxio titulado *HMS Serpent: o naufraxio inmortal,* onde ven a luz varios episodios inéditos de accidentes sofridos por persoas ao manipular munición extraída do pecio británico ao longo de setenta anos. O estalo dunha granada do buque inglés provocaría a morte dun rapaz de Camelle de 15 anos, no 1922.

Cemiterio dos Ingleses, situado na punta do Boi, Xaviña. Alberga os corpos de ata tres tripulacións náufragas correspondentes ao *Iris* (1883); *HMS Serpent* (1890) e *Trinacria* (1893), buques afundidos nos seus arredores.
Fosa cemiterio dos náufragos do *City of Agra* (1897) marcada cunha cruz branca de madeira e situada no lugar da leira do Pacho, ao carón da area do Curro, Arou. Ambos os dous pertencen ao Concello de Camariñas.



Espectacular maqueta do *HMS Serpent* creada por Manuel Suárez Pose (Manolo do Canle), exposta no recuncho dedicado a este navío da Royal Navy, na Sala dos Naufraxios e da Historia Marítima de Camelle, no 2º andar do Museo de Man.



Naufraxio do *HMS Serpent* nun marabilloso óleo pintado polo artista pontevedrés Xosé Rodiño exposto no restaurante do hotel A de Loló, en Muxía.



Manual sobre a orixe da denominación da Costa da Morte, litoral de naufraxios e a súa localización. Cinco sinistros marítimos históricos que definen esta faixa costeira.

Traballo realizado para o GALP Costa da Morte (De Caión a Nemiña), por:

© Fernando Patricio Cortizo 21/22 de setembro do 2026.

Cofinanciado por la Unión Europea
XUNTA DE GALICIA
Grupos de Acción Local do Sector Pesqueiro Costa da Morte
SABORAMAR
APTCM