

Roteiro animado dos náufragos do Agra

Fernando Patricio Cortizo

Acceda aquí ás versións en

[Castellano](#)

[English](#)

Unha iniciativa da



A elaboración do texto, rematada en 2021, e as súas traducións, xeorreferenciación e subida á sección O Territorio do/ Escritor/a da web da AELG www.aelg.gal foi posíbel grazas ao convenio de 2021 coa Deputación Provincial da Coruña.





Idea primixenia e proxecto

O nacemento da asociación cultural Naufraxios Galegos, no Nadal do ano 2014, que concentra unha gran parte da súa actividade na vila mariñeira de Camelle, que atesoura un gran patrimonio histórico marítimo vincellado aos naufraxios e ás súas empresas de salvamento, fixo que agromase no 2018 un proxecto ao redor do naufraxio do *SS City of Agra*, navío británico que deixou fonda pegada nestas paraxes atlánticas, tanto no patrimonio inmaterial como no material, como comprobaremos de seguido trala noite da súa perda, o lonxano 3 de febreiro do 1897 fronte á entón pequena aldea costeira de Arou.

No campanario da igrexa do Espírito Santo de Camelle está pendurada dende o 1898 a campá do vapor británico *City of Agra*, tras ser extraída do seu pecio pola pioneira Compañía de Salvamento Barbeito & Rodríguez, que a doaría a este templo. Na mesma vila mariñeira aínda se

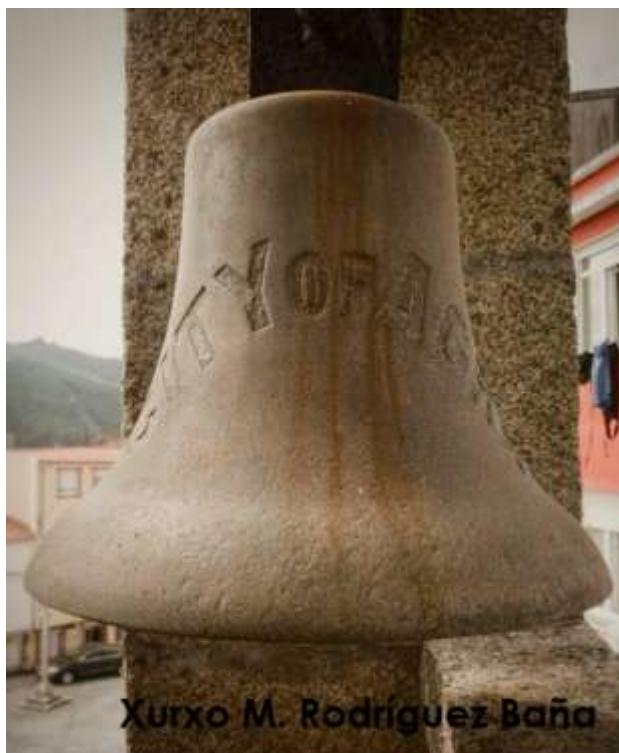
conserva unha das tres medallas de prata coas que o goberno británico, por orde da súa raíña Victoria, agasallou os tres patróns das correspondentes embarcacións de Camelle que se xogaron a vida para rescatar aos náufragos como segue. Cando os mariñeiros estaban a ollar o mar ao abrente do 3 de febreiro do 1897 para saber se poderían saír a faenar, albiscaron ao lonxe, preto do areal de Traba, unha embarcación ateigada de xente que levaba rumbo ás rompentes. Eran parte dos náufragos do *City of Agra* que fora a pique tras colidir coas baixas que están por leste da pedra do Canesudo, á medianoite. Ditas baixas tralo naufraxio foron bautizadas polos mariñeiros da zona coma Olgas do Agra. Catorce mariñeiros camelláns, a bordo de tres embarcacións, xogáronse as súas propias vidas no medio do temporal, rescatando a un total de 30 superviventes a bordo de dous botes salvavidas (onde ían 18 e 12 náufragos, respectivamente), dándolles remolque e depositándoos a salvo en terra. Unha embarcación mariñeira de Arou tripulada por dous homes, dos que descoñecemos seus nomes, rescataría tamén coas primeiras luces do día a outros dous náufragos do *City of Agra* que aínda se mantiñan termados do único pau do barco que sobresaía por riba das augas. Estes trinta e dous náufragos recibirían por parte da veciñanza de Camelle todas as atencións e axudas necesarias, até que o vicecónsul británico na cidade da Coruña, o señor Henry Guyatt, fíxose cargo deles tres días despois.



A bordo do *City of Agra* ían, no intre do naufraxio, setenta e cinco persoas: 71 tripulantes, dous pasaxeiros e dous polisóns. Para dar sepultura aos numerosos cadáveres procedentes deste afundimento que foron aparecendo nos días posteriores ao naufraxio, o Concello de Camariñas creou na época un cemiterio *ex professo* en Arou, tal e como se recollen nas actas de defunción gardadas no seu xulgado, referentes aos cadáveres pertencentes ao vapor *City of Agra*. A situación

dese primitivo camposanto era descoñecida até que, hai dous anos, unha veciña de Arou contoume esta descuberta: na parte traseira da antiga ermida de San Bartolo que daba á praia, existira un *semiterio pós de fóra*. Aquí temos ao fin a localización da fosa onde foron soterrados os malogrados náufragos indios e británicos do *City of Agra*.

Con todos estes puntos de interese da nosa historia marítima, e coa teima de unilos entre si, vai nacer o proxecto dun percorrido que vertebre o lugar do naufraxio visto dende o espectacular miradoiro de Lobeiras, en Arou, en cuxos illotes se produciron os naufraxios más antigos da contorna dos que se ten constancia coa propia vila de Camelle, até chegar á igrexa do Espírito Santo, onde está a campá do *City of Agra*. Dentro deste roteiro é imprescindible nomear outros naufraxios acontecidos neste anaco de litoral xunto ás súas anécdotas más relevantes, contos, lendas da contorna (patrimonio inmaterial) e rescatar toponimia e todo elemento patrimonial susceptible de ser nomeado e divulgado no mesmo.



Recomendación previa ao comezo da ruta

Para chegar ao punto de encontro e comezo do percorrido, deberá collerse primeiro o desvío existente á entrada da Ponte do Porto que sinala Camelle á dereita, se vimos dende Vimianzo (AC-432); se vimos de Carnés (CP-9202) e de Cereixo (CP-1603), converxeremos na mesma estrada antes de cruzar a ponte. Tras facelo, colleremos á dereita, incorporándonos á estrada que vén de

Camariñas (AC-432), e tras seguir recto 400 metros, atoparémonos co desvío de Camelle á esquerda, que é o que colleremos. Xa na DP-1601 que dende A Ponte do Porto leva a Camelle e Arou, faremos uns catro quilómetros, e tras pasar o cemiterio e o campo de fútbol do Rodeiro, a 300 metros tomaremos un desvío á esquerda que sinala Arou (CP-1602). Un quilómetro despois, colleremos outro desvío de novo á esquerda, que sinala Santa Mariña e Cemiterio dos Ingleses. Esta estrada elévase sobre a costa e amosa unhas vistas impresionantes da metade do percorrido do propio roteiro, quedando Arou e as súas praias por baixo. Tras ir serpeando e deixando o desvío á aldea de Lazo á esquerda (hai que ir amodo neste tramo), a uns 600 metros colleremos unha pista de cemento que descende á dereita. Esta morre cincocentos metros máis abaixo e vai dar á estrada asfaltada que dende Arou leva á praia de Lobeiras. Colleremos á esquerda e a 300 metros chegaremos ao fin á explanada do miradoiro, onde principia o roteiro, podendo deixar aparcado alí mesmo o noso vehículo.

Eu recomendo aparcar previamente o coche en Camelle e facer tamén o percorrido de ida a pé, saíndo dende o Museo de Man. Para iso, colleremos a primeira rúa que sobe á esquerda (rúa do Porto), e tras pasar o bar O Estanco, colleremos á dereita pola rúa Fornelle, que desemboca na rúa Rociñas, cuxa prolongación é a pista asfaltada que dende Camelle nos levará até Arou. Unha vez chegamos a Arou, pasaremos a súa praia e colleremos a primeira rúa que sobe á dereita (rúa de Abaixo) até desembocar na rúa Principal, que seguiremos até saír do pobo, sempre seguindo a pista de asfalto que vai a rentes do mar, que nos levará até o miradoiro de Lobeiras. Este é o xeito más recomendable, fermoso e ecolóxico de facermos o roteiro, pois á volta teremos o noso vehículo no punto de chegada (remate do roteiro).

A totalidade do percorrido que abrangue o *Roteiro animado dos náufragos do Agra* (3,5 km) faise integralmente a pé, transcorrendo a carón do mar, alternándose no mesmo firme asfaltado, lousado de pedra, pasarela de madeira, terra e herba, non amosando ningunha dificultade, sendo incluso recomendable para a rapazada.

Para realizar este roteiro é bo levar roupa e calzado axeitados para camiñar, así como bebida e algúns petiscos. A duración aproximada do mesmo é de tres horas.

1. Comezo da ruta no miradoiro de Lobeiras.

Lese en voz alta: «*Todo aconteceu nunha noite de brétema espesa e vento duro. De súpeto, nun momento malfadado, un golpe de mar, outro, e outro aínda máis forte e definitivo, berros arrepiantes, e a voz do capitán entre os ouveos salvaxes do vento: "Sálvese quen poida!", bradaba fóra de si. Multiplicáronse os berros, os queixumes, os laídos da tripulación, maiormente os dos poucos e abraiados viaxeiros. Quebrou o casco do barco pola metade, despois estarreceu aquela masa flotante e afundiu nas frías augas nun derradeiro gorgolexo. Ouviese de novo, esta vez menos vigorosa, a voz do capitán: "Sálvese o que poida!", como se fose un globo que se desinchase aos poucos.*

O naufraxio era un feito irremediable: os resultados estaban á vista, pero sen cuantificar. A cuberta do navío semellaba un formigueiro de xente tola, persoas alporizadas que corrián sen rumbo fixo, presas do pánico, da desesperación e da impotencia.» (Pet Posse, 2009: 7).



1ª APARICIÓN DUNHA PERSONAXE NO ROTEIRO. –Isto que vides de escouitar correspón dese ao primeiro parágrafo do libro *O náufrago*, novela ficticia do galego Xosé Antonio Pet Posse, que trata precisamente sobre o naufraxio do *City of Agra*.

Este que vos fala é Luciano Lema Pazos, alcalde de Camariñas no 1897 e médico de profesión, que xa ten experiencia na atención e coidados a náufragos, pois fíxeme cargo dos do vapor británico *Trinacria*, afundido nos baixos do Lucín (hoxe chamados os Trinacras) no mes de febreiro do 1893... Douvos a benvida ao corazón da Costa da Morte a todos e todas as participantes neste roteiro.

A camiñada que imos comezar aquí, no miradoiro de Lobeiras, e rematar no Campo do Santo en Camelle, onde está a igrexa do Espírito Santo, de cuxo campanario está pendurada a campá do *City of Agra*, ten 3,5 quilómetros de percorrido por firme doado e sinxelo que transcorre pola beira do mar. Ao longo deste traxecto, que conta con 11 paradas, 5 delas teatralizadas, repasaremos non só pormenorizadamente a historia do naufraxio do *City of Agra* e o destino dos seus 75 náufragos, senón tamén as historias doutros moitos naufraxios acontecidos nesta franxa de litoral, xunto a unha boa morea de historias do noso patrimonio inmaterial vencellado con ditos sinistros marítimos...

Comezamos falando do *Wolfstrong*, un vapor de paletas británico afundido na Negra, un dos dous illotes das Lobeiras do que a comezos de febreiro do 2020 descubrín a data do seu naufraxio nun arquivo de prensa británico, en concreto na edición do xornal escocés *Inverness Courier*, do xoves 24 de outubro do 1867, que o daba por perdido uns días antes. O primeiro autor en falarnos da existencia deste naufraxio foi Francisco de Ramón y Ballesteros, na súa obra *Fantasías y realidades de la Costa de la Muerte*. Chámalle *Wolfstrong* e informaba que toda a súa tripulación falecera (de Ramón y Ballesteros, 1968: 85). Nomea o lugar do seu embarrancamento: a pedra Negra en Arou, e que estaba propulsado por tambores e velas, sendo a data da súa perda entre os anos 1850-1860 (de Ramón y Ballesteros, 1968: 94). Escribe tamén que ao día seguinte da súa perda foron atopados pola veciñanza da contorna dous cadáveres na aba do monte Lobeiras, pertencentes a esta malograda tripulación (de Ramón y Ballesteros, 1968: 96).

Doce anos máis tarde, o mestre de Camelle, José Baña Heim, edita a súa magna obra: *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, que nas súas páxinas 62 e 63 nos informa de que a súa tripulación composta por 28 homes faleceu na súa totalidade e que dous deles foron atopados árida quentes na aba do monte Lobeiras, xa sen vida, morrendo seguramente de esgotamento e hipotermia. Pepe Baña sinala coma data da perda do *Wolfstrong* o mes de novembro do 1870... non ía moi desencamiñado se temos en conta os medios de busca aos que se podía recorrer na época.

Na dos Nenos hai outro *naufraxio antigo* e descoñecido do que se teñen extraído pezas de bronce dun antigo leme, información que me foi facilitada por José María de Petrallo, buzo xubilado e fillo do mítico buzo camellán Petrallo, do que herdou a empresa de despezamento de barcos e oficio. O mestre Pepe Baña di que se debe á morte de dous rapaces que se atopaban faenando co seu pai *nunha embarcación*, nunha data sen concretar (Baña Heim, 1980: 61).

A perda do *Revanchil*, como era coñecido popularmente a través das obras de Ramón y Ballesteros e de Pepe Baña, é realmente o naufraxio do vapor carboeiro británico *Ravenhill*, acontecido o 11 de xullo do 1887 nas Lobeiras, salvándose a totalidade da súa dotación. Tiña 1.454 toneladas de rexistro bruto, cunha eslora de 77,4 metros. Cando aconteceu o seu naufraxio levaba rumbo de Cardiff a Brindisi con cargamento de carbón a bordo.

O naufraxio do *City of Agra*, un vapor británico perdido á medianoite do 3 de febreiro do 1897 ao leste da pedra do Canesudo, no medio da brétema e do forte temporal, que levaba rumbo de Liverpool a Calcuta, no que perecen 33 das 75 persoas que van a bordo, dará lugar ao nacemento deste roteiro e ao meirande evento cultural dedicado a un naufraxio na Galiza.

Francisco de Ramón y Ballesteros dao por perdido no 1896 e escribe: «acusó bastantes bajas». «*Salvamento de una gran parte de la tripulación del buque inglés City of Agra, por cuyo motivo la Corona inglesa condecoró a los pescadores de Camelle, quienes, con desprecio de sus vidas, salvaron a unos 16 tripulantes.*» (de Ramón y Ballesteros, 1968: 85-87).

Recóllese a existencia da medalla de prata, características do barco, carga, rumbo, tripulación, salvamento e anécdotas de dous cadáveres do *City of Agra* (Baña Heim, 1980: 51, 52). O vapor *Pepe* leva aos naufragos ao porto da Coruña e fálase das atencíons da veciñanza de Camelle aos mesmos (Baña Heim, 1980: 64, 65).

Hai unha completa e pormenorizada memoria do rescate dos naufragos do *City of Agra* no fermoso libro *O naufraxio do City of Agra*, do amigo Xurxo M. Rodríguez Baña, páxinas 46 á 63.

O 11 de febrero do 1897 prodúcese o naufraxio do vapor mercante noruegués de 800 toneladas, *Standard*, na Pedra da Negra. Levaba cargamento de bocois baldeiros rumbo de La Havre a Huelva. Faleceron 3 dos seus 16 tripulantes (Baña Heim, 1980: 63, 64). Afundiuse tras colidir coa pedra *Penaghentín*, ao SO da Negra. (*La Voz de Galicia*, edición do 14 de febreiro do 1897). (Patricio Cortizo, 2016: 404).

Un navío de tres paus, pintado de branco e con casco de madeira, apareceu embarrancado nas Lobeiras o 30 de agosto do 1902, do que se descoñecía até o de agora o seu nome e o paradoiro

da súa tripulación, que Baña Heim bautizara como *Signore Mazzini*, por unha axenda atopada con este nome no interior dun pequeno móble que o mar depositou na costa (Baña Heim, 1980: 62). Casualmente, catro días despois de celebrarse en Camelle e Arou a II edición do programa cultural dos actos conmemorativos do naufraxio do *City of Agra* (15, 16 e 17 de outubro do 2021), facendo unha busca na Internet, atopei a información dunha terceira poxa declarada deserta na aduana de Camariñas, no mes de outubro do 1903, dos restes dun barco de vela que depositou o mar na praia de Arou, entre os que destacaba un aro salvavidas modelo Mazarredo, onde se podía ler a inscrición: GIUSEPPE P. CAMOGLI. Dito aro salvavidas e os restes do naufraxio que chegaran á costa pertencían á briksbarca de nacionalidade italiana de nome *Giuseppe*, con folla de matriculación do porto de Camogli, tal e como achega o expediente, no que se apunta, ademais, que a data do naufraxio aconteceu o 29 de novembro do 1902. A misteriosa identificación deste pecio e a súa nacionalidade quedaba ao fin descuberta, tras cento dezaoito anos.

2ª APARICIÓN DE PERSONAXES NO ROTEIRO. Cando estamos a piques de abandonar o miradoiro de Lobeiras rumbo a Arou, atopamos descansando sobre unhas pedras á señorita Bonar, camareira e única muller a bordo do *City of Agra*, e ao seu terceiro oficial, o señor Gordon, que, tras chegar a salvo a terra tralo naufraxio, nos contan como sobreviviron de morrer afogados na escuridade da noite e no medio do temporal... (idea orixinal de Xurxo M. Rodríguez Baña).



2. Punta da Braña de Laso.

Tras deixar ás nosas costas a parte oeste da fermosa enseada de Xan Ferreiro, chegamos á Punta de Braña de Laso, tamén coñecida como O Petón (toponimia marítima recuperada por Manuel Vázquez Pardiñas, Manolo de Jaime de Alonso para os de Camelle, de onde era natural seu pai e Manolo de Carmen de Chuco para os de Arou, de onde era natural súa nai).

Aquí facemos mención ás perdas do portugués *Santa María* e o francés *Nil*, que embarrancaron nestas paraxes para rematar aquí as súas vidas mariñeiras en 1923 e 1927, respectivamente. En orixe eran barcos destinados ao transporte de mercadorías, mais fóronllas habilitados camarotes a bordo para poder transportar pasaxeiros. Afortunadamente, ambos os dous barcos tocaron fondo en días de calma con brétema, non tendo que lamentar vítimas entre as súas tripulacións e pasaxe. Dos persoeiros que ían a bordo do *Santa María* destacaremos unha bailadora flamenca que amenizou a velada na taberna desta aldea mariñeira até que o axente consular portugués na Coruña se fixo cargo dos náufragos. José Brito, capitán do *Santa María*, xunto á súa dona inglesa, permaneceron varios días na casa do veciño de Arou Evaristo Carracedo, e levaron con eles varias mostras de encaixe feito nestas terras (Baña Heim, 1980: 58-59). As historias e anécdotas do patrimonio inmaterial do *Nil* son abondosas e, por sorte, chegaron até os nosos días. O mestre Pepe Baña definiuno como *panacea de muchas economías*, e non foi para menos, porque este buque mixto portaba a bordo rica e abundante carga xeral, entre as que estaban: viño espumoso, champán, café, fariña (coas sacas deste produto vestiuse a famosa comparsa do entroido do *Nil*, no 1928) coches, sedería de Damasco, teas, produtos químicos e farmacéuticos, e as famosas máquinas de coser *Singer*, das que aínda existen numerosas pola contorna en bo estado e funcionando. Do *Nil* cóntase que procede a famosa historia dos botes de leite condensado que alguén da veciñanza abriu para pintar con ela os muros da súa casa e que esta se encheu de insectos (Baña Heim, 1980: 53-55). Mais outros pensan que eran simplemente botes de leite en pó que nunca antes se viran por estas paraxes atlánticas, aos que se lles engadiu auga para pintar o seu contido sobre as casas...

Como anécdota final desta segunda parada, apuntaremos que a campá do *Santa María*, que na actualidade está pendurada do campanario da igrexa de San Bartolo, en Arou, ten gravado o nome *Libertad* co que foi bautizado o buque e, baixo o propio nome, ten gravados os números 1906: o ano da súa botadura.



Xosé Luis Blanco

3. Área de Braña de Laso.

3ª APARICIÓN DE PERSONAXES NO ROTEIRO. Segundo descendemos a este pequeno areal dividido en dous por un coído, un lascar (Lashcar ou Laskar, palabra inglesa procedente da palabra portuguesa lascarinha, xenitivo que se lle atribuía a todo humano situado ao leste do cabo de Boa Esperanza, principalmente natural do subcontinente indio, empregados a bordo de navíos europeos dende o século XVI ao XIX servindo como man de obra barata. Al-askar en persa é soldado) sobrevivinte ao naufraxio do *City of Agra*, vainos narrar en primeira persoa como conseguiu chegar a salvo a terra despois de que o mar engulise o buque onde ía enrolado de tripulante, agochándose no interior dun bote salvavidas.



Xosé Luis Blanco

4. Área de Arou.

Avanzamos pola ribeira de Arou, alternando camiño de terra e pasarela de madeira, cunhas vistas privilexiadas dende As Lobeiras até os Altos do Curro, achegándonos finalmente á súa praia. Frente a este fermoso areal, embarrancou o vapor español *Castillo de Monteagudo* no 1951 tras colidir co baixo da Carballosa e, que por sorte, puido ser posto a flote tralos traballos das empresas de salvamento Santa Cruz e Viuda de Martín, baleirándoo previamente do cargamento de carbón que levaba a bordo e do que fixo bo acopio a veciñanza desta contorna. (Baña Heim, 1980: 57, 58)

Poñémonos de costas a este areal e, cuberta pola primeira fileira de casas, atópase a igrexa de San Bartolo, de nova construcción, erixida sobre os restos da antiga capela, da que se conserva no interior do recinto da propia igrexa, unha pedra cunha inscrición rúnica de posible orixe viquinga (dato aportado por Xulio Romero Suárez, Xulio da Cantora).

Foi precisamente a carón do muro traseiro da antiga capela de San Bartolo onde o Concello de Camariñas habilitou un terreo «*para construir un cementerio exprofeso*» (tal e como recollen o reverso das actas de defunción nº 35 e nº 36, incluídas no Tomo que contén o ano 1897 no xulgado de Camariñas) a comezos de febreiro do 1897 para soterrar alí os cadáveres dos malogrados tripulantes do *City of Agra* que o mar deitaba na costa. A situación deste camposanto improvisado, que se converte deste xeito no segundo cemiterio de naufragos británicos que alberga no seu territorio o Concello de Camariñas, e do que se descoñecía até o de agora a súa situación exacta, foi redescuberto grazas á veciña de Arou Carmen Tajes Tajes, Carme do Raño, pois era chamado pola xente maior o *semiterio pos de fóra*. Dolores da Morrosquilla, muller tamén natural de Arou, finada con cen anos, avoa de José Devesa (José do Terror, chamado así porque tivo un barco de fermoso nome *El Terror de los Mares*), contoulle ao seu neto que os cadáveres dos afogados que o mar botaba á costa sen identificar eran soterrados nese mesmo camposanto. Bendita e poderosa tradición oral a que aínda existe por estas paraxes atlánticas... (Traballo de campo de Fernando Patricio Cortizo para a elaboración do *Roteiro Animado dos naufragos do Agra*).



5. O Curro.

Avanzamos uns trescentos metros dende a praia de Arou até chegar ao abeiro do Curro, que foi lugar de invernada de pequenas embarcacións de Arou que aproveitaban o abeiro natural tanto deste enclave como o da Lagoa, para protexerse dos duros temporais. Quedar sen embarcación na época que estamos a revivir significaba abocar á máis absoluta miseria á súa tripulación ou á familia que a posuía.

O Curro, pola súa situación no litoral, foi lugar onde varaba moito xénero e moitos crebantes deitados polo mar tralos naufraxios. Para lembrar ditas historias, acudiremos ás páxinas dunha obra literaria de referencia... Leremos un anaco da magna obra de José Baña Heim, *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, en concreto das súas páxinas 54 e 55, onde Don Pepe Baña deixaba recolleitas anécdotas sobre o famosos naufraxio do buque francés *Nil*:

«El mar fue abriendo boquetes en su casco, por los que iba saliendo mercancía que se iba desperdigando por la costa... y las gentes practicaron el rateo playero. El subdesarrollo existente, general en casi toda la Galicia de entonces (en aquella época, es triste decirlo, se nos presenta a muchos hombres –tanto del campo como del mar– en algunas comarcas con pantalones de tanto remiendo que no se sabe cuál es la tela de origen), si se quiere justifica esta acción, porque esta desperdigada mercancía iba a ser panacea de muchas economías. Por otra parte, las gentes veían como se pudrían muchas de ellas en los improvisados depósitos aduaneros en espera de un tardío trámite burocrático. A este pillaje acudieron incluso gentes del interior y de las rías del norte... y las anécdotas se sucedían diariamente:

Uno, en una fría noche de difuntos, cargó satisfechísimo un fardo repleto. Observó que su contenido se revolvía y, cuál sería su asombro, cuando al mirarlo vio que había cargado nada menos que con ¡un carabinero! que se había metido dentro de un saco para resguardarse del frío durante la guardia y se había dormido.

Otros, ignorando que era leche condensada –de seguro que jamás la habían visto– pintaron las puertas y ventanas de sus casas de tal fluida pintura... y las moscas acudieron a contemplar el cuadro.

Después del naufragio, como ya hemos apuntado, y durante unos días, permaneció Mr. Huarsch a bordo en constante vigilancia para evitar la acción de los demasiado aprovechados que pretendiesen saltar al barco. Pues bien, cuando un muchacho de 16 años intentó hacerlo para apoderarse de un tentador fardo que ya estaba a punto de caer al agua, recibió un tiro de escopeta

en la cara que le disparó el capitán. A éste le costó, al parecer, un proceso y al muchacho, hoy marinero jubilado, bastantes días de curas.

La Compañía de seguros empleó luego a varios hombres de Camelle como guardianes en el Nil. A la hora de hacer el café, por carecer de agua a bordo, usaron champán... ¡había de estar bueno! Claro que, antes de hervir el de la olla ya había hecho efecto el que se habían bebido con la comida.»



Xosé Luis Blanco

6. A Alta.

Deixamos atrás O Curro e A Lagoa, porto de Arou, e proseguimos beireando a costa pola estrada que une Camelle con Arou. Pasada A Fontiña, metémonos á esquerda por un camiño flanqueado por muros de pedra e nos achegamos mesmo a carón do mar. Alí, agarda por nós a **4º APARICIÓN DUNHA PERSONAXE NESTE ROTEIRO**. Estamos a falar de Antón Zapata García (idea orixinal, Xurxo M. Rodríguez Baña), o bardo laxense emparentado con Pondal, que escribiría no exilio, na Arxentina, o poema titulado *O náufrago*, sendo fillo dun carabineiro do posto de Laxe, litoral onde foi parar o cadáver dun náufrago do *City of Agra*, salvado das augas aínda con vida por mariñeiros fisterráns. Nese lugar recibiría sepultura este probe desditado. O poeta de Laxe recitará con solemnidade o seu poema aos presentes.



Fernando Patricio Cortizo

Rematada a súa intervención, lembraremos dous naufraxios acontecidos na Punta Percebeira, que nos queda ao leste: curiosamente, a perda de dous vapores carboeiros británicos, *Huelva* e *Saint Weller*, ambos os dous pola brétema, no 1884 e no 1898, respectivamente. A bonanza do mar nos días que aconteceron ambos os dous sinistros marítimos propiciou que as dúas tripulacións chegasen a terra a salvo, sendo acollidas pola veciñanza de Camelle no primeiro caso, e polo persoal da xa implantada Compañía de Salvamento no propio 1898, no segundo. Como curiosidade, apuntaremos que a campá do *Huelva* está na actualidade pendurada do campanario da igrexa de San Marcos, no Monte do Gozo, en Santiago. Ambas as dúas tripulacións naufragas serían trasladadas dende o porto de Camelle até o da Coruña a bordo de vapores da Compañía de salvamento; os 37 homes que compoñían a dotación do *Huelva* a bordo do *Pepe*, e a vintena do *Saint Weller* a bordo do *P. F.*, respectivamente.

Esta sexta parada do roteiro no lugar da Alta faise a carón dunha figueira. Esta árbore está moi vencellada no noso país co soterramento de naufragos. Nunha visita feita pola A. C. Naufraxios Galegos á Illa de Sálvora no 2019, a guía de Mar de Aguiño, Encarna, contounos que baixo as figueiras da propia illa atopábanse tumbas de naufragos, pois esta árbore amortece o fedor dos

cadáveres (Patricio Cortizo, 2021: 188). Noutra figueira situada a carón da Igrexa da Nosa Señora de Chanteiro, na ría de Ferrol, están soterrados cinco corpos pertencentes á tripulación dunha lancha de pesca de Mugardos, cuxo naufraxio aconteceu o 10 de decembro do 1830 na praia do mesmo nome (Patricio Cortizo, 2016: 252). E precisamente aquí, no lugar en que nos atopamos, conta a tradición oral que baixo esta figueira está soterrado algúns corpos pertencentes á tripulación do *City of Agra*.

7. Coído do carbón.

Seguimos camiñando uns catrocentos metros pola corredoira aberta á beira do mar e, tras pasar por diante das primeiras casas, saímos á pista asfaltada que morre ao final do porto de Camelle, ao carón da vivenda de Man. O topónimo do coído do Carbón nace a comezos do século XX, por mor á cantidade deste mineral que se espallou por este anaco de litoral tralo embarrancamento e posterior perda do británico *Yeoman* e do español *Natalia*, o primeiro acontecido no mes de febreiro do 1904 entre a pedra do Carreiro Pequeno e a Pedra do Porto, e o segundo na pedra do Cal, no 1915. Ambos levaban a bordo rica e abondosa carga xeral, destacando os ricos tapices e teas que ían a bordo do español, pertencente á Compañía Serra de Bilbo. Na actualidade, aínda se atopan moitos anacos de carbón pertencentes a estes dous buques na baixamar, pois estaban propulsados por motores de vapor que queimaban carbón nos seus fornos para producir vapor a presión, que cando pasaba a través das súas caldeiras, facía xirar o eixo da hélice do barco. O *Yeoman* é un dos meirandes buques perdidos nestas paraxes. Tiña 7.400 toneladas de rexistro bruto e 144 metros de eslora. É o segundo barco sinistrado neste litoral do que se ten constancia que levaba a bordo tripulación india. Faleceron precisamente catro deles no naufraxio, tras envorcar o bote salvavidas no que abandonaran o buque pola forte ondaxe, no pequeno e illado areal de Arnado.

Curiosamente o *City of Agra* (1897), o *Yeoman* (1904) e o *Kenmore* (1904), perdidos entre as Lobeiras e a praia de Traba, están construídos nos estaleiros escoceses de Charles Connell & Co. Ltd, de Scotstoun.

Do *Kenmore*, embarrancado nas baixas da praia de Traba, fronte a Camelle, o 11 de xaneiro do 1904, o mesmo día que o fixo a draga *Rosario nº 2*, a escasa distancia, en concreto, na Punta da Batedora en Santa Mariña, resaltaremos que van dar lugar ao nacemento do macrotopónimo *Costa de la Muerte*, en español. Si, non é de invención ou de orixe inglesa, como se nos fixo crer. A

primeira aparición documentada do mesmo que se coñece até o de agora, saiu publicada nun subtítulo do xornal coruñés *El Noroeste*, na capa da súa edición do 14 de xaneiro do 1904.

O petroleiro ruso *Boris Sheboldaev*, de 13.000 toneladas de rexistro, é o terceiro navío perdido neste recuncho de litoral, no mes de agosto do 1934. Ia en lastre, mais a pesares diso causou unha das primeiras mareas negras na Costa da Morte. Embarrancados estes tres barcos, uns a escasos metros dos outros, o mestre camellán Pepe Baña definiu como «*cama para tres*» (Baña Heim, 1980: 44) a fatídica Pedra do Porto que foi finalmente engulida e tapada polo espigón deste porto, causante destes sinistros marítimos.

Na que fora casa, ultramarinos e taberna en Camelle, pertencente aos propios pais de José Baña Heim, existe un valado construído cos candeeiros extraídos da varanda de cuberta do propio buque ruso.

A memoria popular fala da boa educación e comportamento que tiveron os mariños rusos coa veciñanza de Camelle e, de feito, algunas familias chegaron a conxeniar de tal xeito con estos náufragos que dende aquela quedoulles aos seus descendentes engadido ao seu nome de pía o alcume *do ruso*, coma nos casos actuais de José do Russo e Rosario do Russo.

Por un antigo expediente de naufraxio atopado no Arquivo de Simancas (descuberto por Yago Abilleira Crespo), asinado polo mesmo Marqués de La Ensenada, sabemos que no mes de maio do 1740 afundiuse en Camelle o navío corsario británico *Nuestra Señora de La Concepción y Áimas*, no contexto histórico da Guerra de Jenkins ou Guerra do Asiento, conflito bélico que enfrentou ao Imperio británico contra o Imperio español do 1739 ao 1748. Este barco era de procedencia española, mais fora capturado polos británicos e constitúe polo momento o naufraxio más antigo documentado na costa de Camelle.

Fronte a onde nos atopamos, a carón da caseta de Man, un alemán que chegou a Camelle no 1962 para vivir e desenvolver a súa arte neste confín terrestre até a súa morte, en decembro do 2002, está a Punta do Cabezo. Aquí afundiuse no 1885 o carboeiro inglés *Chamois*, de 1.382 toneladas de rexistro e 74 metros de eslora, cando levaba cargamento de carbón a bordo en ruta de Swansea a Savona. Francisco de Ramón y Ballesteros escribe no 1968 unha historia semellante á que contará Baña, doce anos despois. Como anécdota sobre este naufraxio, recolleremos a que na páxina 36 da súa obra, *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, recolle José Baña Heim:

«Una vez realizado el salvamento, un viejo y entendido marinero de Camelle, soltó el grito de ¡Vén cargado de bois!, no sabemos si por haber leído mal de noche el nombre del barco o por haber interpretado a su manera alguna palabra de los tripulantes. El caso es que, a poco, las gentes del contorno acudieron en masa provistos de afilados cuchillos. El chasco fue de época y constituyó una de las más graciosas anécdotas en la historia de los naufragios de nuestra costa.»



8. Dique vello fronte ao Xaviñán.

Percorremos os cincocentos metros que van dende o comezo do peirao de Camelle até o final do seu dique vello, e atopámonos coa **5ª APARICIÓN DUNHA PERSONAXE NESTE ROTEIRO**. Xusto en fronte do lugar denominado Bolos do Xaviñán, onde apareceu o cadáver de Arthur Ernest Jamrach, un dos dous pasaxeiros ilustres que ían a bordo do *City of Agra*, interpretase unha das meirandes e máis espectaculares recreacións deste roteiro animado, pertencente á súa fantasma... (Idea orixinal de Xurxo M. Rodríguez Baña), a do neto do famoso tratante de bestas Charles Jamrach, un alemán afincado en Londres a comezos do século XIX. Arthur Ernest Jamrach, de tan só 19 anos, ía a bordo do *City of Agra* co obxectivo de proverse de animais salvaxes na India, destino final do vapor mixto británico para na tornaviaxe crear un santuario animal en Londres. Para iso, o *City of Agra* levaba a bordo unha boa cantidade de gaiolas. Dase a curiosidade histórica de que o *City of*

Agra afúndese a madrugada do 3 de febreiro do 1897. Tres meses despois, o escritor irlandés afincado en Londres, Bram Stoker, vai publicar a obra de ficción da literatura universal *Drácula*. Nesta novela escribe precisamente sobre un incidente nun peirao de Londres con lobos grises que viñan a bordo dun barco, e que eran propiedade da familia Jamrach. Bram Stoker, na realidade, chegou a ser veciño da familia Jamrach no acomodado barrio londinense de Newington (información obtida por Xurxo M. Rodríguez Baña).

O vicecónsul británico na cidade da Coruña, o señor Henry Guyatt, tivo que facerse co cadáver do malogrado e novo Arthur Ernest Jamrach e repatrialo a Londres, onde foi soterrado no panteón familiar no cemiterio de Highgate. Mais días antes, un home e unha muller que ao abrente do día 3 de febreiro pasaban pola ribeira de Camelle, descubriron o corpo dun desditado náufrago aboiando no lugar dos Bolos do Xaviñán. Sacáronno das augas e cando o transportaban para poñelo en seco, caéuselle unha carteira que estaba chea de libras esterlinas, e tras facer o consabido reparto entre ambos os dous, a muller, coa súa parte, trouxo de volta de Bos Aires ao seu home alí emigrado. (Baña Heim, 1980: 52). Cremos, sen lugar a dúbidas, que este cadáver era o de Arthur Ernest Jamrach.



9. Museo de Man.

Proseguimos o roteiro tras pasar a lonxa de Camelle en dirección ao centro da vila e, fronte á súa rampla, atopámonos co Museo de Man, tamén chamado Casa da Cultura de Camelle. No solar que ocupa na actualidade este inmoble ergueuse no 1898 unha Estación de Salvamento, coñecida popularmente en Camelle como o Almacén de Salvamento. Este edificio foi construído tras producirse os naufraxios do *City of Agra*, *Standard* e *Daylight*, na semana do 3 ao 8 de febreiro do 1897. Os tres pecios darían moito trabalho no desmonte de barcos por estas paraxes atlánticas ás empresas de salvamento que polo entón xa operaban por este litoral, e que xa despezaran os cascos do *Chamois* e do *Huelva*, afundidos no 1885 e 1884, respectivamente. Dito almacén de salvamento

foi empregado tanto para dar acubillo aos náufragos como para gardar diferentes mercadorías e restes dos barcos despezados. Na meirande parte das veces, os náufragos que recalaban en Camelle foron atendidos pola propia veciñanza deste porto mariñeiro nas súas humildes casas, áinda que a Estación de Salvamento estaba dotada de camas, roupas e víveres, para acoller e atender as necesidades más básicas dos náufragos rescatados, até que os cónsules e vicecónsules das súas respectivas nacións se facían cargo deles, repatriándooos ao seus países de orixe.

Xusto fronte ao Almacén de Salvamento, construíuse a primeira instalación portuaria do porto de Camelle: unha rampla por onde accedían os primitivos buzos de escafandro á embarcación que os levaba a bordo, que tiña instalado a bordo un compresor, un trebello que por medio de facer virar dúas rodas que tiña a ambos os dous lados facía que o sistema de bombeo de aire instalado no seu interior alimentase de oxíxeno ao buzo que descendía a traballar aos pecios a través dunha mangueira. Dita infraestrutura recibe dende a época o nome de rampla dos buzos ou rampla dos busios. Ao seu carón había un guindastre extraído dun pecio, que servía para izar a terra a mercadoría e os anacos de chapas ou pranchas de ferro ou aceiro recuperados dos numerosos naufraxios polas diferentes empresas de salvamento (información dada polo finado de Pepe de Lucha, Antonio do Ghatiñeiro e Marcelino).

En Camelle chegaron a operar até 14 empresas dedicadas ao desmonte de barcos. Necesitábase moita man de obra para esta actividade, o que provocou que traballasen máis homes no ferro que enrolados a bordo da súa frota de pesca. A empresa más destacada e unha das pioneiras nesta actividade foi a Compañía de Salvamento Barbeito & Rodríguez, da Coruña, que, entre outras cousas, extraeu do pecio do *City of Agra* a súa campá e dooulla ao templo camellán do Espírito Santo, onde segue pendurada dende o 1898. Outra das grandes empresas foi Santa Cruz, sen dúbida a más relevante en canto ao número de concesións de pecios que chegou a acadar. Era tamén da Coruña e tivo moito vencello coa vila de Camelle, onde dita familia chegou a ter casa, inmóvel que foi o primeiro deste pobo en ter váter, e onde se atendían e aloxaban os principais cónsules e vicecónsules das nacións europeas e os axentes consignatarios das navieiras dos buques sinistrados por estas afastadas paraxes. A casa que hoxe é coñecida como a de María de Traba (muller que é a súa propietaria), áinda conserva na actualidade na súa fachada un fermoso escafandro de pedra, baixo o que está unha roda de leme que contén no seu interior as letras S e unha Cruz representativa do apelido composto desta relevante familia, símbolo da outrora florecente actividade do desmonte de barcos na vila de Camelle.

A María de Traba chegáronlle a ofrecer hai tempo unha boa suma de cartos polo escudo deste escafandro, mais non quixo desprenderse del e segue a conservarse e ser admirado na

fachada da súa casa na actualidade, xesto que os amantes do noso patrimonio marítimo e, en especial da historia marítima de Camelle, lle agradecemos.



A visita á casa de María de Traba para ollar seu escudo e explicar o que representa constitúe a parada número dez do *Roteiro marítimo e histórico por Camelle. Homenaxe a José Baña Heim* (Idea orixinal e autoría de Fernando Patricio Cortizo), que a A. C. Naufraxios Galegos celebra todos os anos dende o 2015 en Camelle.

Este escafandro esculpido en pedra pertencente á familia Santa Cruz, xunto ao que posúe a familia Dosil na súa casa de Lira a carón da ermida dos Remedios desta localidade, constitúen os dous únicos na súa clase existentes en toda Galiza. Son vestixios fabulosos da época dourada da figura do buzo de escafandro, imprescindible para poder despezar os centos de pecios que se atopaban baixo as nosas augas. Son patrimonio material vencellado á historia dos nosos naufraxios e forman parte inherente da nosa [xigantesca historia marítima](#).

Outras empresas con sede social na cidade da Coruña e dedicadas ao desmonte de navíos na Costa da Morte, en concreto na franxa de litoral entre o Cabo Vilán e o areal de Traba, foron Martín (posteriormente Viuda de Martín) e Viuda de Márquez, a quen pertencia o balandro de ferro *San Fernando*, que deu a volta índose a pique o 28 de agosto do 1925, morrendo catro camelláns no seu naufraxio, cando izaban a bordo deste barco de salvamento unha prancha embragada no fondo polo buzo camellán Manuel Tajes Tajes, alcumado O Praghiño. Os restes que estaban a extraer pertencían ao pecio do *Trevidor*, un carboeiro británico de 3.000 toneladas que perdeu o rumbo pola brétema, afundíndose no Carreiro da Caghada, en concreto no baixo do Páxaro, no mes de abril do 1911. O Praghiño sería un deses catro homes que falecería afogado ese fatídico día.

Aparece traballando tamén por este litoral ao ferro o coruñés Miguel San Claudio Veloso, asociado uns anos co seu cuñado José Luis Santa Cruz Rojo, Pocholo Santa Cruz, herdeiro da empresa de José Santa Cruz López, o seu pai.

Outras empresas importantes que operaron en Camelle ao ferro (desmonte de barcos) foron: Pardiñas de Muros; José González Cereijo de Corcubión, Pepe Cereijo e, posteriormente, seu fillo Gregorio González Lago; o mítico buzo natural de Aguiño, e afincado en Ribeira, Jose Teira Fernández, alcumado O Cabalán, traballaría tamén ocasionalmente nestes fondos mariños coa súa empresa, Trabajos submarinos José Teira.

A nivel local houbo cinco empresas que traballaron ao ferro: Petrallo, José Sánchez López, un dos meirandes e famosos buzos que deu esta vila mariñeira, co seu barco *José Antonio*; Agustín Sánchez Alonso, alcumado en Camelle Tío Aghustín, que tiña o barco do ferro de nome *Ameixide* e que foi socio de Os Boallos de Muxía (os irmáns Perez Leis), e segundo o finado de Pepe de Lucha (cuñado de Agustín e mariñeiro a bordo do *Ameixide*), tamén estivo asociado con Santa Cruz, co que compartiu a partes iguais incluso a propiedade do antigo Almacén de Salvamento de Camelle.

Existiron tamén varias sociedades ao longo dos anos entre distintos empresarios camelláns, que foi xente dedicada aos oficios do mar. Unha delas estivo formada por Perfecto Tajes, Cachán Ghrande; Francisco Mouzo, Chuco do Ghalludo; José Carracedo, Modesto de Xusta; e Cerdeiras (familia da estirpe conserveira na vila de Camariñas), tendo o barco do ferro *Camelle*. Esta mesma sociedade tamén apareceu tendo como membro a Pepe de Moreno, buzo de escafandro camellán.

Manolo do Conde foi outro buzo de escafandro natural de Camelle que, ao igual que Petrallo, tivo empresa propia de desmonte de buques.

En Camelle temos constancia de que os primeiros buzos de escafandro foron: O Ruchelo, Manuel Sánchez Carril, mariñeiro e rescatador dos naufragos do *City of Agra*; Crisanto Devesa, tamén mariñeiro; Manuel Tajes, O Praghiño; Agustín Sánchez Alonso, Tío Aghustín; Pepe de Moreno; Manolo do Conde e José Sánchez López, Petrallo (toda a información referente ás empresas de salvamento e aos buzos camelláns facilitadas para a elaboración deste traballo pertence á obra *As empresas de salvamento na Costa da Morte*. Patricio Cortizo, Fernando. Inédita).

Fronte ao Almacén de Salvamento de Camelle, que estivo operativo do 1898 ao 1965 (dato facilitado por Francisco Sánchez Mouzo, Pacucho de Petrallo), aínda existe o chamado Petón dos Ferros, unha pedra que ten na súa parte superior unha bita procedente dun naufraxio (da que se sospeita poida pertencer ao propio *City of Agra*. Información dada por Manolo do Canle), onde se amarraban os pataches que viñan a este porto cargar o ferro extraído dos pecios, e que na súa meirande parte ía destinado aos Altos Fornos de Bilbo.



10. Monumento aos náufragos e cartaz homenaxe a Pepe Baña.

Cruzamos do Museo de Man á beira esquerda do paseo marítimo de Camelle pegados ao mar e a 200 metros atopámonos un monumento aos náufragos e ás empresas de salvamento desta costa formado por unha [áncora de ferro tipo Hall](#) que procede do pecio do *Castledore*, un mercante británico afundido na Punta Roncadoira, na costa de Viveiro, no 1951, e que chegou até Camelle tras ser adquiridos os seus restes pola empresa de Agustín Sánchez Alonso en sociedade cos Boallos de Muxía: os irmáns Pérez Leis. Esta áncora serve ademais, dende o 2019, como lugar onde os nenos e nenas de Camelle fan as súas ofrendas aos náufragos na homenaxe que se lles rende dende a AC Naufraxios Galegos, dentro do meirande programa cultural dedicado a un naufraxio na Galiza, arredor do naufraxio do vapor mixto británico *City of Agra*.

Detrás xusto de dita áncora e a rentes do mar, atópase un cartaz ergueito pola A. C. Naufraxios Galegos o 10 de outubro do 2015, coa colaboración do Concello de Camariñas, en memoria do mestre camellán José Baña Heim, Don Pepe para os seus alumnos, e autor da alfaia literaria: *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, unha obra de obrigada lectura se queremos coñecer a fondo a historia marítima da Costa da Morte e, en particular, a de Camelle. Foi e segue sendo, aínda na actualidade, unha obra fonte de inspiración e referencia para outros autores que seguiron e seguen a senda marcada polo mestre Pepe Baña, que fixo partícipes aos seus alumnos do seu visionario proxecto: percorrer toda a costa que abrangue seu traballo, e recoller a pé de campo as historias sobre naufraxios aínda presentes no patrimonio inmaterial, memoria popular e tradición oral e a rica e variada toponimia mariñeira, oficios, costumes e lendas dos nosos antergos, sen esquecerse de visitar arquivos e hemerotecas e compilar información para o que sería seu futuro e inmortal libro, editado por vez primeira no 1980.

Neste lugar, chamado antigamente *Os Casales*, existía a primitiva rampla de Lema e ao seu redor amarraban pequenas embarcacións deste porto (información facilitada polo finado de Antonio do Ruelo e por Manolo de Canle). Nos seus fondos foron atopados ósos de balea, entre eles un disco intervertebral de rorcual común, por José Ignacio Castiñeiras Rubido. «*Xa era porto baleeiro Camelle no século XVI.*» (Valdés Hansen, Felipe, 2010: 60).



Xurxo M. Rodríguez Baña

11. Campo do Santo.

Cruzamos a estrada do Paseo Marítimo e, meténdonos entre dúas edificiacións, ascendemos por unhas escaleiras á dereita até chegar á explanada do Campo do Santo, lugar onde se atopa a igrexa do Espírito Santo de Camelle, ergueita no século XVIII. Cántase que a comezos do século XVI, unhas familias vascas que chegaron ao primixenio núcleo de poboación da aldea mariñeira de Camelle para a caza de baleas (cetáceos que extinguiran nas súas costas) ergueron unha pequena ermida coa advocación a San Salvador, xunto a un pequeno grupo de seis ou sete casas. (Valdés Hansen, 2010: 137).

No libro de Rendas da Coroa de Castela do ano 1292 «*hay una escueta noticia a la ballenación de Tosto que, atendiendo al nombre del lugar, sólo cabe ubicar en o cerca del cabo Tosto, en la Costa de la Muerte, no muy lejos de Camelle.*» (Valdés Hansen, 2010: 142). Esta dato converte Camelle nun dos portos baleeiros más antigos do norte peninsular e da Galiza.

De seguido, o camellán Xulio Romero Suárez, Xulio da Cantora, seguramente un dos mellores coñecedores da historia de Camelle e home prolífico na escrita con numerosos premios literarios, pasa a explicarnos as orixes e historia deste templo; a lenda da imaxe que chegou a bordo dun bote e varou nesta costa e a confraría existente neste lugar que xa se defendía dos pobos que os invadían.

Rematamos o roteiro aos pés da campá do *City of Agra* que actualmente segue pendurada do campanario da igrexa do Espírito Santo, coa fermosa lectura dun poema que o propio Xulio da Cantora nos recita, dedicado a este simbólico obxecto, historia inherente ao patrimonio marítimo de Camelle e ao da Galiza.



Ruta animada de los náufragos del Agra

Fernando Patricio Cortizo

Acceda aquí a las versiones en

[Galego](#)

[English](#)

Una iniciativa da



La elaboración del texto, finalizada en 2021, y sus traducciones, georreferenciación y subida a la sección O Territorio do/ Escritor/a de la web de la AELG wwwaelg.gal fue posible gracias al convenio de 2021 con la Deputación Provincial da Coruña.





Idea primigenia y proyecto

El nacimiento de la Asociación Cultural Naufraxios Galegos, en diciembre de 2014, que concentra gran parte de su actividad en el pueblo pesquero de Camelle, que atesora un gran patrimonio histórico marítimo vinculado a los naufragios y sus empresas de salvamento, hizo que surgiese en 2018 un proyecto en torno al naufragio del *SS City of Agra*, barco británico que dejó una profunda huella en estos sitios atlánticos, tanto en el patrimonio inmaterial como material, como veremos inmediatamente después de la noche de su naufragio, el lejano 3 de febrero de 1897 frente al entonces pequeño pueblo costero de Arou.

La campana del vapor británico *City of Agra* cuelga del campanario de la iglesia del Espíritu Santo de Camelle desde 1898, tras ser extraída de su naufragio por la pionera Compañía de Salvamento Barbeito & Rodríguez, que la donaría a este templo. En el mismo pueblo marinero aún se conserva una de las tres medallas de plata con las que el gobierno británico, por orden de su

Reina Victoria, agradeció su esfuerzo a los tres capitanes de los correspondientes barcos de Camelle que se jugaron sus vidas para rescatar a los náufragos como sigue. Cuando los marineros estaban mirando el mar en la mañana del 3 de febrero de 1897 para ver si podían salir a faenar, vieron a lo lejos, cerca del arenal de Traba, una embarcación llena de gente que se dirigía al espigón. Formaban parte de los náufragos del *City of Agra* que había ido a pique tras chocar con las bajas al este de la Piedra de Canesudo a medianoche. Estas bajas tras el naufragio fueron bautizadas por los marineros locales como Olgas do Agra. Catorce marineros de Camelle, a bordo de tres embarcaciones, se jugaron sus propias vidas en medio del temporal, rescatando a un total de 30 supervivientes a bordo de dos botes salvavidas (que transportaban a 18 y 12 náufragos, respectivamente), remolcándolos y depositándolos a salvo en tierra. Una embarcación velera de Arou tripulada por dos hombres, cuyos nombres desconocemos, rescataría también con las primeras luces del día a otros dos náufragos del *City of Agra* que aún se mantenían sostenidos sobre el único mástil del barco que sobresalía sobre las aguas. Estos treinta y dos náufragos recibirían todos los cuidados y ayuda necesarios por parte del vecindario de Camelle, hasta que el vicecónsul británico en la ciudad de A Coruña, D. Henry Guyatt, se hizo cargo de ellos tres días después.



A bordo del *City of Agra* iban, en el momento del naufragio, setenta y cinco personas: 71 tripulantes, dos pasajeros y dos polizones. Para enterrar los numerosos cadáveres de este hundimiento que fueron apareciendo en los días posteriores al naufragio, el Concello de Camariñas creó en su momento un cementerio *ex professo* en Arou, según consta en las actas de defunción conservadas en el juzgado, referentes a los cadáveres pertenecientes al vapor *City of Agra*. Se

desconocía la ubicación de este primitivo cementerio hasta que, hace dos años, una vecina de Arou me comentó este descubrimiento: en la parte trasera de la antigua ermita de San Bartolo que daba a la playa, había existido *semiterio pos de fóra* (*cementerio para los de fuera*). Aquí tenemos por fin la ubicación de la fosa donde fueron enterrados los malogrados naufragos indios y británicos del *City of Agra*.

Con todos estos puntos de interés de nuestra historia marítima, y con el afán de unirlos entre sí, nacerá el proyecto de una ruta que vertebrará el lugar del naufragio visto desde el espectacular mirador de Lobeiras, en Arou, en cuyos islotes se produjeron la mayoría de los naufragios más antiguos de los alrededores de los que se tiene constancia con el propio pueblo de Camelle, hasta llegar a la iglesia del Espíritu Santo, donde está la campana del *City of Agra*. Dentro de esta ruta es imprescindible nombrar otros naufragios ocurridos en esta parte del litoral junto a sus anécdotas más relevantes, cuentos, leyendas del entorno (patrimonio inmaterial) y rescatar toponimia y todo elemento patrimonial que pueda ser nombrado y divulgado en el mismo.



Recomendación previa al inicio de la ruta

Para llegar al punto de encuentro e inicio del recorrido, deberá cogerse primero el desvío existente a la entrada de Ponte do Porto que señala Camelle a la derecha, si venimos desde Vimianzo (AC-432); si venimos de Carnés (CP-9202) y de Cereixo (CP-1603), convergeremos en la misma carretera antes de cruzar el puente. Tras hacerlo, cogeremos a la derecha, incorporándonos a la carretera que viene de Camariñas (AC-432), y tras seguir recto 400 metros, nos encontraremos

con el desvío de Camelle a la izquierda, que es el que cogeremos. Ya en la DP-1601 que desde Ponte do Porto lleva a Camelle y Arou, haremos unos cuatro kilómetros, y tras pasar el cementerio y el campo de fútbol de O Rodeiro, a 300 metros tomaremos un desvío a la izquierda que señala Arou (CP-1602). Un kilómetro después, cogeremos otro desvío de nuevo a la izquierda, que señala Santa Mariña y Cemiterio dos Ingleses. Esta carretera se eleva sobre la costa y muestra unas vistas impresionantes de la mitad del recorrido de la propia ruta, quedando Arou y sus playas por debajo. Tras ir serpenteando y dejando el desvío a la aldea de Lazo a la izquierda (hay que ir despacio en este tramo), a unos 600 metros cogeremos una pista de cemento que desciende a la derecha. Esta muere quinientos metros más abajo y va a dar a la carretera asfaltada que desde Arou lleva a la playa de Lobeiras. Cogeremos a la izquierda y a 300 metros llegaremos por fin a la explanada del mirador, donde comienza la ruta, pudiendo dejar aparcado allí mismo nuestro vehículo.

Yo recomiendo aparcar previamente el coche en Camelle y hacer también el recorrido de ida a pie, saliendo desde el Museo de Man. Para eso, cogeremos la primera calle que sube a la izquierda (calle do Porto), y tras pasar el bar O Estanco, cogeremos a la derecha por la calle Fornelle, que desemboca en la calle Rociñas, cuya prolongación es la pista asfaltada que desde Camelle nos llevará hasta Arou. Una vez lleguemos a Arou, pasaremos su playa y cogeremos la primera calle que sube a la derecha (calle de Abaixo) hasta desembocar en la calle Principal, que seguiremos hasta salir del pueblo, siempre siguiendo la pista de asfalto que va junto al mar, que nos llevará hasta el mirador de Lobeiras. Este es el modo más recomendable, hermoso y ecológico de hacer la ruta, pues de vuelta tendremos nuestro vehículo en el punto de llegada (final de la ruta).

La totalidad del recorrido que abarca la *Ruta animada de los náufragos del Agra* (3,5 km) se hace íntegramente a pie, transcurriendo junto al mar, alternándose en el mismo firme asfaltado, enlosado de piedra, pasarela de madera, tierra e hierba, no mostrando ninguna dificultad, siendo incluso recomendable para la gente joven.

Para realizar esta ruta es recomendable llevar ropa y calzado adecuados para caminar, así como bebida y algún aperitivo. La duración aproximada del mismo es de tres horas.

1. Inicio de la ruta en el mirador de Lobeiras.

Se lee en voz alta: «*Todo pasó en una noche de niebla espesa y viento duro. De pronto, en un momento desgraciado, un golpe de mar, otro, y otro aún más fuerte y definitivo, gritos espeluznantes, y la voz del capitán entre los aullidos salvajes del viento: “¡Sálvese quien pueda!”, gritaba fuera de sí. Se multiplicaron los gritos, las quejas, los lamentos de la tripulación, especialmente los de los pocos y sorprendidos viajeros. Quebró el casco del barco por la mitad, después se partió aquella masa flotante y se hundió en las frías aguas en un último murmullo. Se oyó de nuevo, esta vez menos vigorosa, la voz del capitán: “¡Sálvese el que pueda!”, como si fuera un globo que se deshinchase poco a poco.*

El naufragio era un hecho irremediable: los resultados estaban a la vista, pero sin cuantificar. La cubierta del navío parecía un hormiguero de gente alocada, personas alteradas que corrían sin rumbo fijo, presas del pánico, de la desesperación y de la impotencia.» (Pet Posse, 2009: 7).



Xosé Luis Blanco

1ª APARICIÓN DE UN PERSONAJE EN LA RUTA. –Esto que acabáis de escuchar se corresponde al primer párrafo del libro *El naufrago*, novela ficticia del gallego Xosé Antonio Pet Posse, que trata precisamente sobre el naufragio del *City of Agra*.

Este que os habla es Luciano Lema Pazos, alcalde de Camariñas en 1897 y médico de profesión, que ya tiene experiencia en la atención y cuidado de náufragos, pues me he hecho cargo del vapor británico *Trinacria*, hundido en los bajos del Lucín (hoy llamados Trinacras) en el mes de febrero de 1893... Os doy la bienvenida al corazón de la Costa da Morte a todos y todas las participantes en este ruta.

La caminata que vamos a comenzar aquí, en el mirador de Lobeiras, y acabar en el Campo del Santo en Camelle, donde se encuentra la iglesia del Espíritu Santo, de cuyo campanario cuelga la campana del *City of Agra*, tiene 3,5 kilómetros de recorrido por firme fácil y sencillo que transcurre a la orilla del mar. A lo largo de este trayecto, que cuenta con 11 paradas, 5 de ellas teatralizadas, repasaremos no solo pormenorizadamente la historia del naufragio del *City of Agra* y el destino de sus 75 náufragos, sino también las historias de otros muchos naufragios ocurridos en esta franja de litoral, junto a un buen montón de historias de nuestro patrimonio inmaterial vinculado a estos accidentes marítimos...

Empezamos hablando del *Wolfstrong*, un vapor de paletas británico hundido en la Negra, uno de los dos islotes de las Lobeiras del que a principios de febrero de 2020 descubrí la fecha de su naufragio en un archivo de prensa británico, concretamente en la edición del periódico escocés *Inverness Courier*, del jueves 24 de octubre de 1867, que lo daba por perdido unos días antes. El primer autor en hablarnos de la existencia de este naufragio fue Francisco de Ramón y Ballesteros, en su obra *Fantasías y realidades de la Costa de la Muerte*. Le llama *Wolfstrong* e informaba que toda su tripulación había fallecido (de Ramón y Ballesteros, 1968: 85). Nombra el lugar de su embarrancamiento: la piedra Negra de Arou, y que estaba impulsado por tambores y velas, siendo la fecha de su pérdida entre los años 1850-1860 (de Ramón y Ballesteros, 1968: 94). Escribe también que al día siguiente de su pérdida fueron encontrados por la vecindad del entorno dos cadáveres en la ladera del monte Lobeiras, pertenecientes a esta desdichada tripulación (de Ramón y Ballesteros, 1968: 96).

Doce años después, el maestro de Camelle, José Baña Heim, edita su magna obra: *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, que en sus páginas 62 y 63 nos informa que su tripulación compuesta por 28 hombres falleció en su totalidad y que dos de ellos fueron encontrados aún calientes en la ladera del monte Lobeiras, ya sin vida, muriendo seguramente de agotamiento e hipotermia. Pepe Baña señala como fecha de la pérdida del *Wolfstrong* el mes de noviembre de 1870... no iba muy desencaminado si tenemos en cuenta los medios de búsqueda a los que se podía recurrir en la época.

En la de Os Nenos hay otro *naufragio antiguo* y desconocido del que se han extraído piezas de bronce de un antiguo timón, información que me ha sido facilitada por José María de Petrallo, buzo jubilado e hijo del mítico buzo camellán Petrallo, del que heredó la empresa de despiece de barcos y oficio. El maestro Pepe Baña dice que se debe a la muerte de dos chicos que se encontraban faenando con su padre *en una embarcación*, en una fecha sin concretar (Baña Heim, 1980: 61).

La pérdida del *Revanchil*, como era conocido popularmente a través de las obras de Ramón y Ballesteros y de Pepe Baña, es realmente el naufragio del vapor carbonero británico *Ravenhill*, sucedido el 11 de julio de 1887 en As Lobeiras, salvándose la totalidad de su dotación. Tenía 1.454 toneladas de registro bruto, con una eslora de 77,4 metros. Cuando sucedió su naufragio llevaba rumbo de Cardiff a Brindisi con cargamento de carbón a bordo.

El naufragio del *City of Agra*, un vapor británico perdido en la medianoche del 3 de febrero de 1897 al este de la piedra de Canesudo, en el medio de la niebla y del fuerte temporal, que llevaba rumbo de Liverpool a Calcuta, en el que perecen 33 de las 75 personas que van a bordo, dará lugar al nacimiento de esta ruta y al más grande evento cultural dedicado a un naufragio en Galicia.

Francisco de Ramón y Ballesteros lo da por perdido en 1896 y escribe: «*acusó bastantes bajas*». «*Salvamento de una gran parte de la tripulación del buque inglés City of Agra, por cuyo motivo la Corona inglesa condecoró a los pescadores de Camelle, quienes, con desprecio de sus vidas, salvaron a unos 16 tripulantes.*» (de Ramón y Ballesteros, 1968: 85-87).

Se recogen la existencia de la medalla de plata, características del barco, carga, rumbo, tripulación, salvamento y anécdotas de dos cadáveres del *City of Agra* (Baña Heim, 1980: 51, 52). El vapor *Pepe* lleva a los naufragos al puerto de A Coruña y se habla de las atenciones de la vecindad de Camelle a los mismos (Baña Heim, 1980: 64, 65).

Hay una completa y pormenorizada memoria del rescate de los naufragos del *City of Agra* en el hermoso libro *O naufraxio do City of Agra*, del amigo Xurxo M. Rodríguez Baña, páginas 46 a la 63.

El 11 de febrero de 1897 se produce el naufragio del vapor mercante noruego de 800 toneladas, *Standard*, en la Pedra da Negra. Llevaba cargamento de toneles vacíos rumbo de La Havre a Huelva. Fallecieron 3 de sus 16 tripulantes (Baña Heim, 1980: 63, 64). Se hundió tras chocar con la pedra *Penagentín*, al SO de la Negra. (*La Voz de Galicia*, edición del 14 de febrero de 1897). (Patricio Cortizo, 2016: 404).

Un *navío de tres palos*, pintado de blanco y con casco de madera, apareció embarrancado en As Lobeiras el 30 de agosto de 1902, del que se desconocía hasta ahora su nombre y el paradero de su tripulación, que Baña Heim había bautizado como *Signore Mazzini*, por una agenda hallada con este nombre en el interior de un pequeño mueble que el mar depositó en la costa (Baña Heim, 1980: 62). Casualmente, cuatro días después de celebrarse en Camelle y Arou la II edición del programa cultural de los actos conmemorativos del naufragio del *City of Agra* (15, 16 y 17 de octubre de 2021), haciendo una búsqueda en internet, encontré la información de una tercera subasta declarada desierta en la aduana de Camariñas, en el mes de octubre de 1903, de los restos de un barco de vela que depositó el mar en la playa de Arou, entre los que destacaba un aro salvavidas modelo Mazarredo, donde se podía leer la inscripción: GIUSEPPE P. CAMOGLI. Dicho aro salvavidas y los restos del naufragio que habían llegado a la costa pertenecían a la brikbarca de nacionalidad italiana de nombre *Giuseppe*, con hoja de matriculación del puerto de Camogli, tal y como aporta el expediente, en el que se apunta, además, que la fecha del naufragio sucedió el 29 de noviembre de 1902. La misteriosa identificación de este pecio y su nacionalidad quedaba al fin descubierta, tras ciento dieciocho años.

2ª APARICIÓN DE PERSONAJES EN LA RUTA. Cuando estamos a punto de abandonar el mirador de Lobeiras rumbo a Arou, encontramos descansando sobre unas piedras a la señorita Bonar, camarera y única mujer a bordo del *City of Agra*, y a su tercer oficial, el señor Gordon, que, tras llegar a salvo a tierra tras el naufragio, nos cuentan como han sobrevivido de morir ahogados en la oscuridad de la noche y en el medio del temporal... (idea original de Xurxo M. Rodríguez Baña).



2. Punta de la Braña de Laso.

Tras dejar a nuestras espaldas la parte oeste de la hermosa ensenada de Xan Ferreiro, llegamos a la Punta de Braña de Laso, también conocida como O Petón (toponimia marítima recuperada por Manuel Vázquez Pardiñas, Manolo de Jaime de Alonso para los de Camelle, de donde era natural su padre y Manolo de Carmen de Chuco para los de Arou, de donde era natural su madre).

Aquí hacemos mención a las pérdidas del portugués *Santa María* y el francés *Nil*, que embarrancaron en estos parajes para acabar aquí sus vidas marineras en 1923 y 1927, respectivamente. En origen eran barcos destinados al transporte de mercancías, pero les fueron habilitados camarotes a bordo para poder transportar pasajeros. Afortunadamente, ambos barcos tocaron fondo en días de calma con niebla, no teniendo que lamentar víctimas entre sus tripulaciones y pasaje. De las personalidades que iban a bordo del *Santa María* destacaremos a una bailadora flamenca que amenizó la velada en la taberna de esta aldea marinera hasta que el agente consular portugués en A Coruña se hizo cargo de los náufragos. José Brito, capitán del *Santa María*, junto a su esposa inglesa, permanecieron varios días en la casa del vecino de Arou Evaristo Carracedo, y se llevaron con ellos varias muestras de encaje hecho en estas tierras (Baña Heim, 1980: 58-59). Las historias y anécdotas del patrimonio inmaterial del *Nil* son abundantes, y, por suerte, han llegado hasta nuestros días. El maestro Pepe Baña lo definió como *panacea de muchas economías*, y no fue para menos, porque este buque mixto portaba a bordo rica y abondosa carga general, entre las que estaban: vino espumoso, champán, café, harina (con las sacas de este producto se vistió la famosa comparsa del carnaval del *Nil*, en 1928), coches, sedería de Damasco, telas, productos químicos y farmacéuticos, y las famosas máquinas de coser *Singer*, de las que aún existen numerosas por el contorno en buen estado y funcionando. Del *Nil* se cuenta que procede la famosa historia de los botes de leche condensada que alguien de la vecindad abrió para para pintar con ella los muros de su casa y que esta se llenó de insectos (Baña Heim, 1980: 53-55). Pero otros piensan que eran simplemente botes de leche en polvo que nunca antes se habían visto por estos parajes atlánticos, a los que se añadió agua para pintar su contenido sobre las casas...

Como anécdota final de esta segunda parada, apuntaremos que la campana del *Santa María*, que en la actualidad está colgada del campanario de la iglesia de San Bartolo, en Arou, tiene grabado el nombre *Libertad* con el que fue bautizado el buque y, bajo el propio nombre, tiene grabados los números 1906: el año de botadura.



3. Arena de Braña de Laso.

3ª APARICIÓN DE PERSONAJES EN LA RUTA. Según descendemos a este pequeño arenal dividido en dos por un pedregal, un lascar (Lashcar o Laskar, palabra inglesa procedente de la palabra portuguesa *lascarinha*, genitivo que se le atribuía a todo humano situado al este del cabo de Buena Esperanza, principalmente natural del subcontinente indio, empleados a bordo de navíos europeos desde el siglo XVI al XIX sirviendo como mano de obra barata. Al-askar en persa es soldado) sobreviviente al naufragio del *City of Agra*, nos va a narrar en primera persona como consiguió llegar a salvo a tierra después de que el mar engulliese el buque donde iba enrolado de tripulante, escondiéndose en el interior de un bote salvavidas.



Xosé Luis Blanco

4. Arena de Arou.

Avanzamos por la ribera de Arou, alternando camino de tierra y pasarela de madera, con unas vistas privilegiadas desde As Lobeiras hasta los Altos do Curro, acercándonos finalmente a su playa. Frente a este hermoso arenal embarrancó el vapor español *Castillo de Monteagudo* en 1951 tras colidir con el bajo de A Carballosa y que, por suerte, pudo ser puesto a flote tras los trabajos de las empresas de salvamento Santa Cruz y Viuda de Martín, vaciándolo previamente del cargamento de carbón que llevaba a bordo y del que hizo buen acopio la vecindad de este contorno. (Baña Heim, 1980: 57, 58).

Nos ponemos de espaldas a este arenal y, cubierta por la primera hilera de casas, se encuentra la iglesia de San Bartolo, de nueva construcción, erigida sobre los restos de la antigua capilla, de la que se conserva en el interior del recinto de la propia iglesia, una piedra con una inscripción rúnica de posible origen vikingo (dato aportado por Xulio Romero Suárez, Xulio da Cantora).

Fue precisamente junto al muro trasero de la antigua capilla de San Bartolo donde el Concello de Camariñas habilitó un terreno «para construir un cementerio exprofeso» (tal y como recogen en el reverso das actas de defunción nº 35 y nº 36, incluidas en el Tomo que contiene el año

1897 en el juzgado de Camariñas) a inicios de febrero de 1897 para enterrar allí los cadáveres de los malogrados tripulantes del *City of Agra* que el mar depositaba en la costa. La situación de este cementerio improvisado, que se convierte de esta forma en el segundo cementerio de náufragos británicos que alberga en su territorio el Concello de Camariñas, y del que se desconocía hasta ahora su situación exacta, fue redescubierto gracias a la vecina de Arou Carmen Tajes Tajes, Carme do Raño, pues era llamado por la gente mayor el *semiterio pos de fóra*. Dolores da Morrosquilla, mujer también natural de Arou, fallecida con cien años, abuela de José Devesa (José do Terror, llamado así porque tuvo un barco de hermoso nombre *El Terror de los Mares*), le contó a su nieto que los cadáveres de los ahogados que el mar arrojaba a la costa sin identificar eran enterrados en ese mismo cementerio. Bendita y poderosa tradición oral la que aún existe por estos parajes atlánticos... (Trabajo de campo de Fernando Patricio Cortizo para la elaboración de la *Ruta animada de los náufragos del Agra*).



5. O Curro.

Avanzamos unos trescientos metros desde la playa de Arou hasta llegar al cobijo de O Curro, que fue lugar de invernada de pequeñas embarcaciones de Arou que aprovechaban la protección natural tanto de este enclave como el de A Lagoa, para protegerse de los duros temporales. Quedar sin embarcación en la época que estamos reviviendo significaba abocar a la más absoluta miseria a su tripulación o a la familia que la poseía.

O Curro, por su situación en el litoral, fue lugar donde varaba mucho género y muchos restos depositados por el mar tras los naufragios. Para recordar dichas historias, acudiremos a las páginas de una obra literaria de referencia... Leeremos un fragmento de la magna obra de José Baña Heim,

Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios, en concreto de sus páginas 54 y 55, donde Don Pepe Baña dejaba recogidas anécdotas sobre el famoso naufragio del buque francés *Nil*:

«El mar fue abriendo boquetes en su casco, por los que iba saliendo mercancía que se iba desperdigando por la costa... y las gentes practicaron el rateo playero. El subdesarrollo existente, general en casi toda la Galicia de entonces (en aquella época, es triste decirlo, se nos presenta a muchos hombres –tanto del campo como del mar– en algunas comarcas con pantalones de tanto remiendo que no se sabe cuál es la tela de origen), si se quiere justifica esta acción, porque esta desperdigada mercancía iba a ser panacea de muchas economías. Por otra parte, las gentes veían como se pudrían muchas de ellas en los improvisados depósitos aduaneros en espera de un tardío trámite burocrático. A este pillaje acudieron incluso gentes del interior y de las rías del norte... y las anécdotas se sucedían diariamente:

Uno, en una fría noche de difuntos, cargó satisfechísimo un fardo repleto. Observó que su contenido se revolvía y, cuál sería su asombro, cuando al mirarlo vio que había cargado nada menos que con ¡un carabinero! que se había metido dentro de un saco para resguardarse del frío durante la guardia y se había dormido.

Otros, ignorando que era leche condensada –de seguro que jamás la habían visto– pintaron las puertas y ventanas de sus casas de tal fluida pintura... y las moscas acudieron a contemplar el cuadro.

Después del naufragio, como ya hemos apuntado, y durante unos días, permaneció Mr. Huarsch a bordo en constante vigilancia para evitar la acción de los demasiado aprovechados que pretendiesen saltar al barco. Pues bien, cuando un muchacho de 16 años intentó hacerlo para apoderarse de un tentador fardo que ya estaba a punto de caer al agua, recibió un tiro de escopeta en la cara que le disparó el capitán. A éste le costó, al parecer, un proceso y al muchacho, hoy marinero jubilado, bastantes días de curas.

La Compañía de seguros empleó luego a varios hombres de Camelle como guardianes en el Nil. A la hora de hacer el café, por carecer de agua a bordo, usaron champán... ¡había de estar bueno! Claro que, antes de hervir el de la olla ya había hecho efecto el que se habían bebido con la comida.»



6. A Alta.

Dejamos atrás O Curro y A Lagoa, puerto de Arou, y proseguimos bordeando la costa por la carretera que une Camelle con Arou. Pasada A Fontiña, nos metemos a la izquierda por un camino flanqueado por muros de piedra y nos acercamos justo al lado del mar. Allí espera por nosotros la **4º APARICIÓN DE UN PERSONAJE EN ESTA RUTA**. Estamos hablando de Antón Zapata García (idea original, Xurxo M. Rodríguez Baña), el bardo de Laxe emparentado con Pondal, que escribiría en el exilio, en Arxentina, el poema titulado *O náufrago*, siendo hijo de un carabinero del puesto de Laxe, litoral donde fue a parar el cadáver de un náufrago del *City of Agra*, salvado de las aguas aún con vida por marineros de Fisterra. En ese lugar recibiría sepultura este pobre desdichado. El poeta de Laxe recitará con solemnidad su poema a los presentes.



Fernando Patricio Cortizo

Finalizada su intervención, recordaremos dos naufragios sucedidos en Punta Percebeira, que nos queda al este: curiosamente, la pérdida de dos vapores carboneros británicos, *Huelva* y *Saint Weller*, ambos por la niebla, en 1884 y 1898, respectivamente. La bonanza del mar en los días que tuvieron lugar ambos siniestros marítimos propició que las dos tripulaciones llegasen a tierra a salvo, siendo acogidas por la vecindad de Camelle en el primer caso, y por el personal de la ya implantada Compañía de Salvamento en el propio 1898, en el segundo. Como curiosidad, apuntaremos que la campana del *Huelva* está en la actualidad colgada del campanario de la iglesia de San Marcos, en el Monte do Gozo, en Santiago. Ambas tripulaciones naufragadas serían trasladadas desde el puerto de Camelle hasta el de A Coruña a bordo de vapores de la Compañía de salvamento; los 37 hombres que componían la dotación del *Huelva* a bordo del *Pepe*, y la veintena del *Saint Weller* a bordo del *P. F.*, respectivamente.

Esta sexta parada de la ruta en el lugar de A Alta se hace junto a una higuera. Este árbol está muy vinculado en nuestro país con el entierro de naufragados. En una visita hecha por la A. C. Naufraxios Galegos a la Isla de Sálvora en 2019, la guía de Mar de Aguiño, Encarna, nos contó que

bajo las higueras de la propia isla se encontraban tumbas de naufragos, pues este árbol amortigua el hedor de los cadáveres (Patricio Cortizo, 2021: 188). En otra higuera situada al lado de la Iglesia de Nuestra Señora de Chanteiro, en la ría de Ferrol, están enterrados cinco cuerpos pertenecientes a la tripulación de una lancha de pesca de Mugardos, cuyo naufragio sucedió el 10 de diciembre de 1830 en la playa del mismo nombre (Patricio Cortizo, 2016: 252). Y precisamente aquí, en el lugar en que nos encontramos, cuenta la tradición oral que bajo esta higuera está enterrado algún cuerpo perteneciente a la tripulación del *City of Agra*.

7. Coído do carbón.

Seguimos caminando unos cuatrocientos metros por el corredor abierto junto al mar y, tras pasar por delante de las primeras casas, salimos a la pista asfaltada que muere al final del puerto de Camelle, junto a la vivienda de Man. El topónimo de Coído do Carbón nace a inicios del siglo XX, debido a la cantidad de este mineral que se difundió por esta parte del litoral tras el embarrancamiento y posterior pérdida del británico *Yeoman* e del español *Natalia*, el primero sucedido en el mes de febrero de 1904 entre la piedra del Carreiro Pequeno y la Pedra do Porto, y el segundo en la Pedra do Cal, en 1915. Ambos llevaban a bordo rica y abundante carga general, destacando los ricos tapices y telas que iban a bordo del español, perteneciente a la Compañía Serra de Bilbo. En la actualidad, aún se encuentran muchos fragmentos de carbón pertenecientes a estos dos buques en la bajamar, pues estaban propulsados por motores de vapor que quemaban carbón en sus hornos para producir vapor a presión, que cuando pasaba a través de sus calderas, hacía girar el eje de la hélice del barco. El *Yeoman* es uno de los mayores buques perdidos en estos parajes. Tenía 7.400 toneladas de registro bruto y 144 metros de eslora. Es el segundo barco siniestrado en este litoral del que se tiene constancia que llevaba a bordo tripulación india. Fallecieron precisamente cuatro de ellos en el naufragio, tras volcar el bote salvavidas en el que habían abandonado el buque por el fuerte oleaje, en el pequeño y aislado arenal de Arnado.

Curiosamente el *City of Agra* (1897), el *Yeoman* (1904) y el *Kenmore* (1904), perdidos entre As Lobeiras y la playa de Traba, están construidos en los astilleros escoceses de Charles Connell & Co. Ltd, de Scotstoun.

Del *Kenmore*, embarrancado en los bajos de la playa de Traba, frente a Camelle, el 11 de enero de 1904, el mismo día que lo hizo la draga *Rosario nº 2*, a escasa distancia, en concreto, en la Punta de A Batedora en Santa Mariña, resaltaremos que van a dar lugar al nacimiento del

macrotopónimo Costa de la Muerte, en español. Sí, no es de invención o de origen inglés, como se nos ha hecho creer. La primera aparición documentada del mismo que se conoce hasta ahora, salió publicada en un subtítulo del periódico coruñés *El Noroeste*, en la capa de su edición del 14 de enero de 1904.

El petrolero ruso *Boris Sheboldaev*, de 13.000 toneladas de registro, es el tercer navío perdido en esta esquina del litoral, en el mes de agosto de 1934. Iba en lastre, pero a pesar de eso causó una de las primeras mareas negras en la Costa da Morte. Embarrancados estos tres barcos, unos a escasos metros de los otros, el maestro camellán Pepe Baña definió como “*cama para tres*” (Baña Heim, 1980: 44) la fatídica Pedra do Porto que fue finalmente engullida y tapada por la escollera de este puerto, causante de estos siniestros marítimos.

En la que había sido casa, ultramarinos y taberna en Camelle, perteneciente a los propios padres de José Baña Heim, existe un cercado construido con los candeleros extraídos de la baranda de cubierta del propio buque ruso.

La memoria popular habla de la buena educación y comportamiento que tuvieron los marineros rusos con la vecindad de Camelle y, de hecho, algunas familias llegaron a congeniar de tal forma con estos náufragos que desde entonces les quedó a sus descendientes añadido a su nombre de pila el apodo *do ruso*, como en los casos actuales de José do Russo y Rosario do Russo.

Por un antiguo expediente de naufragio encontrado en el Archivo de Simancas (descubierto por Yago Abilleira Crespo), firmado por el mismo Marqués de La Ensenada, sabemos que en el mes de mayo de 1740 se hundió en Camelle el navío corsario británico *Nuestra Señora de La Concepción y Ánimas*, en el contexto histórico de la Guerra de Jenkins o Guerra del Asiento, conflicto bélico que enfrentó al Imperio británico contra el Imperio español de 1739 a 1748. Este barco era de procedencia española, pero había sido capturado por los británicos y constituye por el momento el naufragio más antiguo documentado en la costa de Camelle.

Frente a donde nos encontramos, junto a la caseta de Man, un alemán que llegó a Camelle en 1962 para vivir y desarrollar su arte en este confín terrestre hasta su muerte, en diciembre de 2002, está la Punta do Cabezo. Aquí se hundió en 1885 el carbonero inglés *Chamois*, de 1.382 toneladas de registro y 74 metros de eslora, cuando llevaba cargamento de carbón a bordo en ruta de Swansea a Savona. Francisco de Ramón y Ballesteros escribe en 1968 una historia semejante a la que contará Baña, doce años después. Como anécdota sobre este naufragio, recogeremos la que en la página 36 de su obra, *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, recoge José Baña Heim:

«Una vez realizado el salvamento, un viejo y entendido marinero de Camelle, soltó el grito de ¡Vén cargado de bois!, no sabemos si por haber leído mal de noche el nombre del barco o por haber interpretado a su manera alguna palabra de los tripulantes. El caso es que, a poco, las gentes del contorno acudieron en masa provistos de afilados cuchillos. El chasco fue de época y constituyó una de las más graciosas anécdotas en la historia de los naufragios de nuestra costa.»



8. Dique viejo frente a Xaviñán.

Recorremos los quinientos metros que van desde el inicio de la escollera de Camelle hasta el final de su dique viejo, y nos encontramos con la **5ª APARICIÓN DE UN PERSONAJE EN ESTA RUTA**. Justo en frente del lugar denominado Bolos do Xaviñán, donde apareció el cadáver de Arthur Ernest Jamrach, uno de los dos pasajeros ilustres que iban a bordo del *City of Agra*, se interpreta una de las mayores y más espectaculares recreaciones de esta ruta animada, perteneciente a su fantasma... (idea original de Xurxo M. Rodríguez Baña), la del nieto del famoso tratante de bestias Charles Jamrach, un alemán afincado en Londres a inicios del siglo XIX. Arthur Ernest Jamrach, de tan solo 19 años, iba a bordo del *City of Agra* con el objetivo de proveerse de animales salvajes en la India, destino final del vapor mixto británico para en el tornaviaje crear un santuario animal en Londres. Para eso, el *City of Agra* llevaba a bordo una buena cantidad de jaulas. Se da la curiosidad histórica

de que el *City of Agra* se hunde la madrugada del 3 de febrero de 1897. Tres meses después, el escritor irlandés afincado en Londres, Bram Stoker, va a publicar la obra de ficción de la literatura universal *Drácula*. En esta novela escribe precisamente sobre un incidente en un muelle de Londres con lobos grises que venían a bordo de un barco, y que eran propiedad de la familia Jamrach. Bram Stoker, en realidad, llegó a ser vecino de la familia Jamrach en el acomodado barrio londinense de Newington (información obtenida por Xurxo M. Rodríguez Baña).

El vicecónsul británico en la ciudad de A Coruña, el señor Henry Guyatt, tuvo que hacerse con el cadáver del joven malogrado Arthur Ernest Jamrach y repatriarlo a Londres, donde fue enterrado en el panteón familiar en el cementerio de Highgate. Pero días antes, un hombre y una mujer que en el amanecer del día 3 de febrero pasaban por la ribera de Camelle, descubrieron el cuerpo de un desdichado náufrago aboyando en el lugar de Os Bolos do Xaviñán. Lo sacaron de las aguas y cuando lo transportaban para ponerlo en un lugar seco, se le cayó una cartera llena de libras esterlinas, y tras hacer el consabido reparto entre ambos, la mujer, con su parte, trajo de vuelta de Buenos Aires a su marido allí emigrado (Baña Heim, 1980: 52). Creemos, sin lugar a dudas, que este cadáver era el de Arthur Ernest Jamrach.



9. Museo de Man.

Proseguimos la ruta tras pasar la lonja de Camelle en dirección al centro de la villa y, frente a su rampa, nos encontramos con el Museo de Man, también llamado Casa da Cultura de Camelle. En el solar que ocupa en la actualidad este inmueble se levantó en 1898 una Estación de Salvamento, conocida popularmente en Camelle como el Almacén de Salvamento. Este edificio fue construido tras producirse los naufragios del *City of Agra*, *Standard* y *Daylight*, en la semana del 3 al 8 de febrero de 1897. Los tres pecios darían mucho trabajo en el desmonte de barcos por estos parajes atlánticos a las empresas de salvamento que por entonces ya operaban por este litoral, y que ya habían despezado los cascos del *Chamois* y del *Huelva*, hundidos en 1885 y 1884, respectivamente. Dicho almacén de salvamento fue usado tanto para dar cobijo a los naufragos como para guardar diferentes mercancías y restos de los barcos despezados. La mayor parte de las veces, los naufragos que recalaban en Camelle fueron atendidos por la propia vecindad de este puerto marinero en sus humildes casas, aunque la Estación de Salvamento estaba dotada de camas, ropas y víveres, para acoger y atender las necesidades más básicas de los naufragos rescatados, hasta que los cónsules y vicecónsules de sus respectivas naciones se hacían cargo de ellos, repatriándolos a sus países de origen.

Justo frente al Almacén de Salvamento, se construyó la primera instalación portuaria del puerto de Camelle: una rampa por donde accedían los primitivos buzos de escafandro a la embarcación que los llevaba a bordo, que tenía instalado a bordo un compresor, un aparato que por medio de hacer girar dos ruedas que tenía a ambos lados hacía que el sistema de bombeo de aire instalado en su interior alimentase de oxígeno al buzo que descendía a trabajar a los pecios a través de una manguera. Dicha infraestructura recibe desde la época el nombre de rampa de los buzos o *rampla dos busios*. A su lado había una grúa extraída de un pecio, que servía para izar a tierra la mercancía y los fragmentos de chapas o planchas de hierro o acero recuperados de los numerosos naufragios por las diferentes empresas de salvamento (información dada por el fallecido Pepe de Lucha, Antonio do Ghatiñeiro y Marcelino).

En Camelle llegaron a operar hasta 14 empresas dedicadas al desmonte de barcos. Se necesitaba mucha mano de obra para esta actividad, lo que provocó que trabajasen más hombres en el hierro que enrolados a bordo de su flota de pesca. La empresa más destacada y una de las pioneras en esta actividad fue la Compañía de Salvamento Barbeito & Rodríguez, de A Coruña, que,

entre otras cosas, extrajo del pecio del *City of Agra* su campana y se la donó al templo camellán del Espíritu Santo, donde sigue colgada desde 1898. Otra de las grandes empresas fue Santa Cruz, sin duda la más relevante en cuanto al número de concesiones de pecios que llegó a conseguir. Era también de A Coruña y tuvo mucho vínculo con la villa de Camelle, donde dicha familia llegó a tener casa, inmueble que fue el primero de este pueblo en tener váter, y donde se atendían y alojaban los principales cónsules y vicecónsules de las naciones europeas y los agentes consignatarios de las navieras de los buques siniestrados por estos lejanos parajes. La casa que hoy es conocida como la de María de Traba (mujer que es su propietaria), aún conserva en la actualidad en su fachada un hermoso escafandro de piedra, bajo el que está una rueda de timón que contiene en su interior las letras S y una Cruz representativa del apellido compuesto de esta relevante familia, símbolo de la otrora floreciente actividad del desmonte de barcos en la villa de Camelle.

A María de Traba le llegaron a ofrecer hace tiempo una buena suma de dinero por el escudo de este escafandro, pero no quiso desprenderse de él y sigue conservándose y siendo admirado en la fachada de su casa en la actualidad, gesto que los amantes de nuestro patrimonio marítimo y, en especial de la historia marítima de Camelle, le agradecemos.



Fernando Patricio Cortizo

La visita a la casa de María de Traba para ver su escudo y explicar lo que representa constituye la parada número diez de la *Ruta marítima e histórica por Camelle. Homenaje a José Baña Heim* (idea original y autoría de Fernando Patricio Cortizo), que la A. C. Naufraxios Galegos celebra todos los años desde 2015 en Camelle.

Este escafandro esculpido en piedra perteneciente a la familia Santa Cruz, junto al que posee la familia Dosil en su casa de Lira junto a la ermita de Os Remedios, constituyen los dos únicos en su clase existentes en toda Galicia. Son vestigios fabulosos de la época dorada de la figura del buzo de escafandro, imprescindible para poder despezar los cientos de pecios que se encontraban bajo nuestras aguas. Son patrimonio material vinculado a la historia de nuestros naufragios y forman parte inherente de nuestra [gigantesca historia marítima](#).

Otras empresas con sede social en la ciudad de A Coruña dedicadas al desmonte de navíos en la Costa da Morte, en concreto en la franja de litoral entre el Cabo Vilán y el arenal de Traba, fueron Martín (posteriormente Viuda de Martín) y Viuda de Márquez, a quien pertenecía el balandro de hierro *San Fernando*, que dio la vuelta yéndose a pique el 28 de agosto de 1925, muriendo cuatro camelláns en su naufragio, cuando izaban a bordo de este barco de salvamento una plancha embragada en el fondo por el buzo camellán Manuel Tajes Tajes, apodado O Praghiño. Los restos que estaban extrayendo pertenecían al pecio del *Trevidor*, un carbonero británico de 3.000 toneladas que perdió el rumbo por la niebla, hundiéndose en O Carreiro da Caghada, en concreto en el bajo de O Páxaro, en el mes de abril de 1911. O Praghiño sería uno de esos cuatro hombres que fallecería ahogado ese fatídico día.

Aparece trabajando también por este litoral en el hierro el coruñés Miguel San Claudio Veloso, asociado unos años con su cuñado José Luis Santa Cruz Rojo, Pocholo Santa Cruz, heredero de la empresa de José Santa Cruz López, su padre.

Otras empresas importantes que operaron en Camelle en el hierro (desmonte de barcos) fueron: Pardiñas de Muros; José González Cereijo de Corcubión, Pepe Cereijo y, posteriormente, su hijo Gregorio González Lago; el mítico buzo natural de Aguiño, y afincado en Ribeira, José Teira Fernández, apodado O Cabalán, trabajaría también ocasionalmente en estos fondos marinos con su empresa, Trabajos submarinos José Teira.

A nivel local hubo cinco empresas que trabajaron en el hierro: Petrallo, José Sánchez López, uno de los más grandes y famosos buzos que ha dado esta villa marinera, con su barco *José Antonio*;

Agustín Sánchez Alonso, apodado en Camelle Tío Aghustín, que tenía el barco de hierro de nombre *Ameixide*, y que fue socio de Os Boallos de Muxía (los hermanos Pérez Leis), y según el fallecido Pepe de Lucha (cuñado de Agustín y marinero a bordo del *Ameixide*), también estuvo asociado con Santa Cruz, con el que compartió a partes iguales incluso la propiedad del antiguo Almacén de Salvamento de Camelle.

Existieron también varias sociedades a lo largo de estos años entre distintos empresarios camelláns, que ha sido gente dedicada a los oficios del mar. Una de ellas estuvo formada por Perfecto Tajes, Cachán Ghrande; Francisco Mouzo, Chuco do Ghalludo; José Carracedo, Modesto de Xusta; y Cerdeiras (familia de la estirpe conservera en la villa de Camariñas), teniendo el barco de hierro *Camelle*. Esta misma sociedad también apareció teniendo como miembro a Pepe de Moreno, buzo de escafandro camellán.

Manolo do Conde fue otro buzo de escafandro natural de Camelle que, al igual que Petrallo, tuvo empresa propia de desmonte de buques.

En Camelle tenemos constancia de que los primeros buzos de escafandro fueron: O Ruchelo, Manuel Sánchez Carril, marinero y rescatador de los náufragos del *City of Agra*; Crisanto Devesa, también marinero; Manuel Tajes, O Praghiño; Agustín Sánchez Alonso, Tío Aghustín; Pepe de Moreno; Manolo do Conde y José Sánchez López, Petrallo (toda la información referente a las empresas de salvamento y a los buzos camelláns facilitadas para la elaboración de este trabajo pertenece a la obra *As empresas de salvamento na Costa da Morte*. Patricio Cortizo, Fernando. Inédita).

Frente al Almacén de Salvamento de Camelle, que estuvo operativo de 1898 a 1965 (dato facilitado por Francisco Sánchez Mouzo, Pacucho de Petrallo), aún existe el llamado Petón dos Ferros, una piedra que tiene en su parte superior una bita procedente de un naufragio (de la que se sospecha pueda pertenecer al propio *City of Agra*. Información dada por Manolo do Canle), donde se amarraban los pataches que venían a este puerto a cargar el hierro extraído de los pecios, y que en su mayor parte iba a los Altos Hornos de Bilbao.



Xosé Luis Blanco

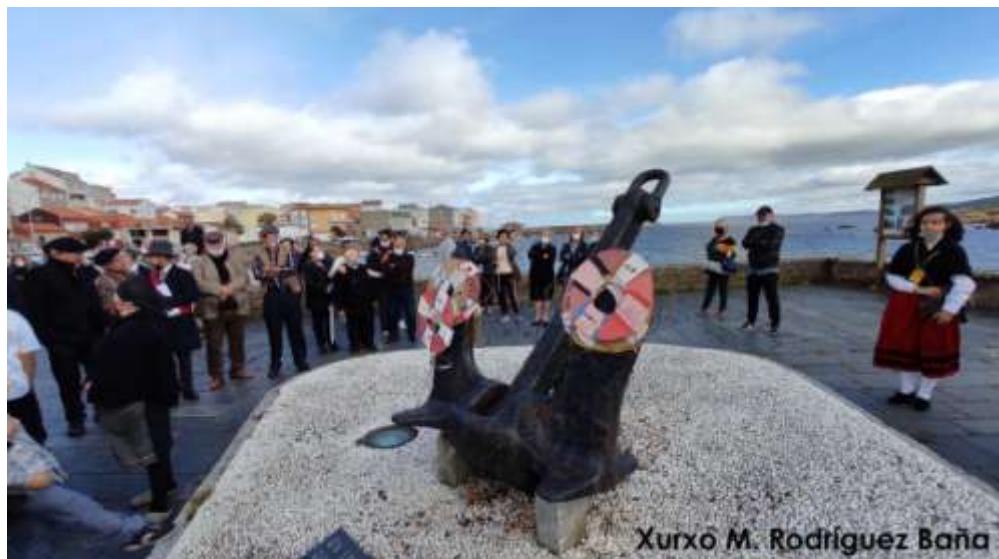
10. Monumento a los náufragos y cartel homenaje a Pepe Baña.

Cruzamos del Museo de Man a la orilla izquierda del paseo marítimo de Camelle pegados al mar y a 200 metros nos encontramos un monumento a los náufragos y a las empresas de salvamento de esta costa formado por un [ancla de hierro tipo Hall](#) que procede del pecio del *Castledore*, un mercante británico hundido en la Punta Roncadoira, en la costa de Viveiro, en 1951, y que llegó hasta Camelle tras ser adquiridos sus restos por la empresa de Agustín Sánchez Alonso en sociedad con los Boallos de Muxía: los hermanos Pérez Leis. Este ancla sirve además, desde 2019, como lugar donde los niños y niñas de Camelle hacen sus ofrendas a los náufragos, en el homenaje que se les rinde desde la A. C. Naufraxios Galegos, dentro del mayor programa cultural dedicado a un naufragio en Galicia, alrededor del naufragio del vapor mixto británico *City of Agra*.

Justo detrás de dicha ancla y al nivel del mar, se encuentra un cartel erguido por la A. C. Naufraxios Galegos el 10 de octubre de 2015, con la colaboración del Concello de Camariñas, en memoria del maestro camellán José Baña Heim, Don Pepe para sus alumnos, y autor de la joya literaria *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, una obra de obligada lectura si queremos conocer a fondo la historia marítima de la Costa da Morte y, en particular, la de Camelle. Ha sido y sigue siendo, aún en la actualidad, una obra fuente de inspiración y referencia para otros autores que siguieron y siguen la senda marcada por el maestro Pepe Baña, que ha hecho partícipes a sus alumnos de su visionario proyecto: recorrer toda la costa que abarca su trabajo y recoger a pie

de campo las historias sobre naufragios aún presentes en el patrimonio inmaterial, memoria popular y tradición oral, y la rica y variada toponimia marinera, oficios, costumbres y leyendas de nuestros ancestros, sin olvidarse de visitar archivos y hemerotecas y compilar información para lo que sería su futuro e inmortal libro, editado por vez primera en 1980.

En este lugar, llamado antiguamente *Os Casales*, existía la primitiva rampa de Lema y a su alrededor amarraban pequeñas embarcaciones de este puerto (información facilitada por el fallecido Antonio do Ruelo y por Manolo de Canle). En sus fondos fueron encontrados huesos de ballena, entre ellos un disco intervertebral de rorcual común, por José Ignacio Castiñeiras Rubido. «*Ya era puerto ballenero Camelle en el siglo XVI.*» (Valdés Hansen, Felipe, 2010: 60).



11. Campo do Santo.

Cruzamos la carretera del Paseo Marítimo y, metiéndonos entre dos edificaciones, ascendemos por unas escaleras a la derecha hasta llegar a la explanada del Campo do Santo, lugar donde se encuentra la iglesia del Espíritu Santo de Camelle, erguida en el siglo XVIII. Se cuenta que a inicios del siglo XVI, unas familias vascas que llegaron al primigenio núcleo de población de la aldea marinera de Camelle para la caza de ballenas (cetáceos que habían extinguido en sus costas) levantaron una pequeña ermita con la advocación a San Salvador, junto a un pequeño grupo de seis o siete casas. (Valdés Hansen, 2010: 137).

En el libro de Rentas de la Corona de Castilla del año 1292 «*hay una escueta noticia a la ballenación de Tosto que, atendiendo al nombre del lugar, sólo cabe ubicar en o cerca del cabo Tosto, en la Costa de la Muerte, no muy lejos de Camelle.*» (Valdés Hansen, 2010: 142). Este dato convierte a Camelle en uno de los portos balleneros más antiguos del norte peninsular y de Galicia.

A continuación, el camellán Xulio Romero Suárez, Xulio da Cantora, seguramente uno de los mejores conocedores de la historia de Camelle y hombre prolífico en la escritura con numerosos premios literarios, pasa a explicarnos los orígenes e historia de este templo, la leyenda de la imagen que llegó a bordo de un bote y varó en esta costa y la cofradía existente en este lugar que ya se defendía de los pueblos que los invadían.

Finalizamos la ruta a los pies de la campana del *City of Agra* que actualmente sigue colgada del campanario de la iglesia del Espíritu Santo, con la hermosa lectura de un poema que el propio Xulio da Cantora nos recita, dedicado a este simbólico objeto, historia inherente al patrimonio marítimo de Camelle y al de Galicia.



Walking route of the Agra shipwreck

Fernando Patricio Cortizo

Galego

Castellano

An initiative by



The text was commissioned, written (2021), translated, geo-referenced and uploaded to the section O Territorio do Escritor/a of the AELG site www.aelg.gal thanks to the 2021 agreement with the Culture Department of the Deputación Provincial da Coruña.





Original idea and project

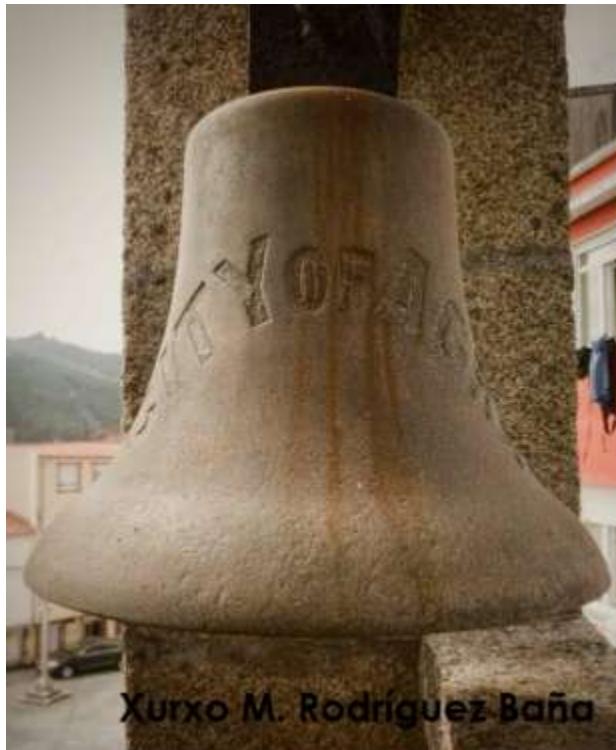
The founding of the cultural society Naufraxios Galegos in Christmas 2014, which focuses to a great extent on the fishing village of Camelle and its wealth of historical maritime heritage connected to shipwrecks and rescue at sea, gave birth in 2018 to a project around the shipwreck of the *SS City of Agra*, a British vessel who left a deep influence in these Atlantic shores, both materially and immaterially, as we will successively discuss, after the night of the shipwreck, on 3rd February 1897 opposite the then-tiny fishing village of Arou.

The bell tower of the Espírito Santo (Holy Ghost) church in Camelle has hosted since 1898 the bell of the British steam *City of Agra*, after it was extracted from the wreckage by the pioneering Compañía de Salvamento (Rescue Company) Barbeito & Rodríguez, which donated it to this church. The fishing village is still home to one of the three silver medals which the British government, at the command of Queen Victoria, gifted to the captains of the three Camelle ship who risked their lives to rescue the shipwrecked, as follows. When the fishermen were looking at the sea at dawn on 3rd February 1897 to check whether they could sail out to fish, they saw in the distance, near the sandy area of Traba, a ship full of people being dragged towards the rocks. These were some of the shipwrecked of the *City of Agra*, which sank after crashing against the rocks at the East of the Rock of Canesudo, at midnight. After the shipwreck, the fishermen of the area gave these rocks the name Olgas do Agra. Fourteen fishermen from Camelle in three ships risked their lives in the middle of the storm to rescue thirty survivors on two lifeboats (each carrying 18 and 12 men), dragging them and taking them safely to the shore. A fishing boat from Arou with a crew of two men whose names are unknown also rescued at dawn two other shipwrecked from the *City of Agra* who resisted hanging on to the one pole of the ship still protruding from the water. These thirty-two shipwrecked men were looked after and helped by the people of Camelle until the British vice-Consul in A Corunna, Mr Henry Guyatt, took over three days later.



Seventy-five people were on board the *City of Agra* at the time of the shipwreck: 71 crew, two passengers and two stowaways. To bury the numerous corpses from this shipwreck, which kept appearing in the days following the sinking, the municipality of Camariñas built at the time a graveyard in Arou, as proven by the death certificates now held in its court. The location of this rudimentary graveyard was unknown until two years ago a woman from Arou told me about the following discovery: at the back of the former hermitage of san Bartolo by the beach there used to be a "cemetery for foreigners". This finally gives us the location of the grave where the Indian and British shipwrecked from the *City of Agra* were buried.

From all of these focal points in our maritime history and from the desire to connect them all, the project was born of designing a route to connect the location of the shipwreck seen from the amazing lookout of the Lobeiras islands, in Arou, which saw the earliest shipwrecks known in the area, to the town itself of Camelle, into the church of Espírito Santo, which now hosts the bell of the *City of Agra*. Within this route, other shipwrecks which happened on these shores must be mentioned too, together with its most relevant anecdotes, tales, legends from the area (immaterial heritage) and recover placenames and all other aspects of heritage that are pertinent.



Preliminary recommendations at the beginning of the route

To arrive at the starting point of the route, if coming from Vimianzo (AC-432), first take the first diversion at the beginning of the bridge of A Ponte do Porto which points to Camelle to the right; if coming from Carnés (CP-9202) or Cereixo (CP-1603), you will arrive on the AC-432 before crossing the bridge. After the bridge, take your right into the road coming from Camariñas (AC-432). 400 metres later you will see on your left the diversion to Camelle, which you should take. Stay on the DP-1602 from A Ponte do Porto to Camelle and Arou for about 4 km and, after the cemetery and the Rodeiro football pitch, some 300 metres later take a diversion to the left for Arou (CP-1602). One kilometre later, take another diversion to the left for Santa Mariña e Cemiterio dos Ingleses. This road unfolds by the coast and has some impressive views of the middle segment of the route, over Arou and its beaches. Moving along, leaving behind the diversion to the village of Lazo to the left (go slowly in this segment), some 600 metres later we will see a cement path going down to the right; take it. After some 500 metres, it goes into the road that goes from Arou to the Lobeiras beach. Take the left and 300 metres later we will arrive at the parking space of the lookout – the starting point of the route. You can leave your car there.

I would recommend parking your car in Camelle and walking to the lookout by foot from the Museo de Man. Take the first street going up to the left (Rúa do Porto) and, after the bar O Estanco, take the Rúa Fornelle on your right, then Rúa Rociñas, and at the end of this you will find the road connecting Camelle to Arou. Once you arrive to Arou, walk past the beach and then take the first street going up to the right (Rúa de Abaixo) until you arrive at the Rúa Principal; walk along it until you leave the village behind, always on the asphalted road which advances by the sea and which takes you to the lookout of Lobeiras. This is the most highly recommended, most beautiful and most environmental-friendly way of walking this route, because at the end you will find your car at the finishing point of the route.

The total distance of the *Route of the Shipwrecked of the Agra* (3,5 km) is travelled on foot by the sea; it alternates between asphalt, slab, wooden footbridges, soil and grass. It is not a difficult route and is even recommended for children.

Please bring appropriate clothes and footwear, drink and something to nibble on. The duration is ca. 3 hours.

1. Beginning of the route at the Lobeiras lookout.

Someone reads out loud: "Everything happened during a night of thick fog and harsh winds. Suddenly, at a momentous time, one wave, another one, yet another, stronger one, terrifying cries and the voice of the captain among the wild roar of the wind: "Every man for himself!", he cried in desperation. The crew shouted, cried, yelled, and especially the few surprised travellers. The ship broke in half, then shook and sank in the cold water, gurgling for one last time. The captain cried again, less vigorously, "Every man for himself!", like a balloon slowly going flat.

The shipwreck was unavoidable; the results were visible, but had not been quantified yet. The ship's deck seemed an ant colony of mad people, agitated men who ran without a destination, prey of panic, desperation and impotence." (Pet Posse, 2009: 7).



FIRST APPEARANCE OF A CHARACTER IN THE ROUTE. What you have heard is the first paragraph of the book, *O naufrago*, a novel by Galician writer Xosé Antonio Pet Posse, who deals precisely with the shipwreck of the *City of Agra*.

"My name is Luciano Lema Pazos, mayor of Camariñas in 1897 and medical doctor. I already have experience in caring for shipwrecked, because I looked after those from the British steamer *Trinacria*, which sank in the rocks of Lucín (known as Trinacras today) in February 1893. My warmest welcome to the Costa da Morte to all participants in this route.

The route starts in the Lobeiras lookout and finishes at the Campo do Santo in Camelle, home of the church of Espírito Santo in whose bell tower hangs the bell of the *City of Agra*. It is 3,5 kilometres long, and it is an easy walk by the see. It includes 11 stops, 5 of them including a theatrical performance, allowing us not only to learn in detail about the history of the shipwreck of the *City of Agra* and the fate of its 75 shipwrecked, but also the stories of many other shipwrecks that took place on this coast, together with many other stories from our immaterial heritage focused on these maritime catastrophes.

The first of these that comes to mind is the *Wolfstrong*, a British steamer which sunk near Negra, one of the islands of the Lobeiras archipelago; I discovered the date of the shipwreck in a British press archive, specifically in the Scottish newspaper *Inverness Courier*, from 24th October 1867, which indicated that the steamer had disappeared some days ago. The first author to mention this shipwreck was Francisco de Ramón y Ballesteros, in his book *Fantasías y realidades de la Costa de la Muerte*, he refers to the ship as *Wolfstrong* and claimed that the whole crew died (de Ramón y Ballesteros, 1968:85). He names the place where it ran aground: the Negra rock in Arou; he also mentions that the ship had winches and sails and sank between 1850-1860 (de Ramón y Ballesteros, 1968:94). He also writes that the day after the shipwreck the locals found two corpses on the Lobeiras Hill (de Ramón y Ballesteros, 1968: 96). Twelve years later, a teacher from Camelle, José Baña Heim published his work: *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*. In pages 62 and 63 he writes that the whole crew (28 men) died, and two of them were found still warm at the foot of the Lobeiras Hill, probably after dying of exhaustion and hypothermia. Pepe Baña gives November 1870 as the date of the sinking of the *Wolfstrong*. He was not completely wrong, considering the research tools he had access to at the time.

At Nenos there is another *old shipwreck*; the details are unknown and from it some bronze items were extracted. This information was given to me by José María de Petrallo, a retired diver and son of the well-known diver from Camelle Petrallo, whom José María succeeded as manager of a company of ship carving-up. Teacher Pepe Baña claims that the shipwreck came from a *ship* who sunk with two young men and his father on board, at an unknown date (Baña Heim, 1980:61).

The loss of the *Revanchil*, as it was commonly known through the works of Ramón y Ballesteros and Pepe Baña, is really the shipwreck of the coal steamer *Ravenhill*, on 11th July 1887 at the Lobeiras; all the crew arrived safely to the shores. It carried 1,454 tons and measured 77,4 metres. At the time of the shipwreck it was sailing from Cardiff to Brindisi with coal on board.

The shipwreck of the *City of Agra*, a British steamer lost at midnight on 3rd February 1897 to the East of the rock of Canesudo, among the mist and a large storm, which was travelling from Liverpool to Kolkata. 33 out of 75 crew died. This shipwreck is at the origin of this route and the largest cultural event dedicated to a shipwreck in Galicia.

Francisco de Ramón y Ballesteros claims that it sank in 1896 and writes: "it caused many fatalities". "Rescuing of a large proportion of the crew of the English ship *City of Agra*, because of which the British Crown decorated the fishermen of Camelle, who risked their lives to save some 16 men." (de Ramón y Ballesteros, 1968: 85-87).

Silver medal, details of the ship, cargo, direction, crew, rescue and anecdotes of two corpses of the *City of Agra* (Baña Heim, 1980: 51,52). The steamer *Pepe* transferred the shipwrecked to the port of A Corunna and the inhabitants of Camelle looked after them (Baña Heim, 1980: 64,65).

Very detailed account of the rescue of the shipwrecked of the *City of Agra*, in the beautiful book: *O naufraxio do City of Agra*, by Xurxo M. Rodríguez Baña, pages 46 to 63.

Shipwreck of the 800-ton Norwegian commercial ship, *Standard*, at the Pedra da Negra, on 11th February 1897. She transported empty barrels from Le Havre to Huelva. 3 out of 16 crew died (Baña Heim, 1980:63,64). She sank after crashing against the Penajentín rock, South-West of Negra. (La Voz de Galicia, 14th February 1897). (Patrício Cortizo, 2016: 404).

A three-pole ship, painted in white and with a wooden hull, got stuck in As Lobeiras on 30th August 1902; its name and the destination of its crew were unknown until recently. Baña Heim called the ship *Signore Mazzini*, after a notebook with this name on it found inside a small piece of furniture that the sea dragged to the shore (Baña Heim, 1980: 62). By coincidence, four days later after a festival commemorating the shipwreck of the *City of Agra* was held for the second time (15th, 16th and 17th October 2021) I did an Internet search and found a third unsuccessful bid at the Camariñas customs in October 1903 concerning the remains of a sailing ship that the sea left in the Arou beach; these included a Mazarredo lifebelt with the words: GIUSEPPE P. CAMOGLI. The lifebelt and the other remains belonged to the Italian bring Giuseppe, matriculated in Camogli, as indicated

in the dossier which suggests too that the shipwreck took place on 29th November 1902. Therefore, the identity of the ship and its nationality were revealed after 118 years.

2^a APPEARANCE OF CHARACTERS IN THE ROUTE. When we are about to leave the Lobeiras lookout and set out for Arou, we will see miss Bonar sitting on some stones, a waitress and only woman on board the *City of Agra* as well as its third officer, who having come to the shore after the shipwreck tell us how they escaped from drowning in the darkness of the night in the middle of a storm... (idea by Xurxo M. Rodríguez Baña).



2. Cape of Braña de Laso.

Leaving behind us the beautiful bay of Xan Ferreiro, we arrive at Cape of Braña de Laso, also known as O Petón. (The placenames were recovered by Manuel Vázquez Pardiñas, known in Camelle – his father's birthplace – as Manolo de Jaime de Alonso and as Manolo de Carmen de Chuco in Arou – his mother's).

The Portuguese ship *Santa Maria* and the French *Nil* got stuck here and sank in 1923 and 1927, respectively. They were originally trade ships but then cabins were fitted inside so that they

could transport passengers. Both ships got stuck on quiet days with some mist, and so there were no fatalities among the crew or passengers. Among the passengers of the *Santa Maria* there was a flamenco dancer who entertained locals at the inn of the fishing village until the Portuguese consular agent in A Corunna took over to help the shipwrecked. José Brito, the captain of the *Santa Maria*, and his English wife stayed for several days in the house of Arou's Evaristo Carracedo, and they took with them several exemplars of lace made in the area. (Baña Heim, 1980:58-59). There are numerous stories and anecdotes circulating around the *Nil*, and, luckily, they have arrived to our days. Teacher Pepe Braña described it as "*prosperity for many family economies*", and he was indeed right, because this ship transported an abundant and diverse cargo, including sparkling wine, champagne, coffee, flour (the sacks were transformed into costumes for the Carnival troupe of the *Nil*, in 1928), Damask silk, fabrics, chemical and pharmaceutical products and the famous Singer sewing machines, of which there are still several in the area, still operative. The *Nil* is also the origin of the famous story of the condensed milk cans; someone in the village used the mil to paint his walls, and the house became full of insects (Baña Heim, 1980:53-55). Others think they were simply powdered milk cans which were unknown in the area, and someone added water to them to paint walls.

As a final anecdote to this second step, the bell of the *Santa Maria* which currently hangs in the bell tower of the church of San Bartolo in Arou has an inscription with the name *Libertad*, which was the first name of the ship; after the name itself the inscription mentions the year of its launch – 1906.



3. Location of Braña de Laso.

THIRD APPEARANCE OF CHARACTERS IN THE ROUTE.

As we go down this small beach divided into two by a rock, a lascar who survived the shipwreck of the *City of Agra* will tell us in the first person how he managed to arrive safely to the shores after the sea swallowed the ship he was working in and he hid inside a lifeboat. Lashcar or Laskar is an English word from the Portuguese lascarinha, a name given to every native of the lands East of the Cape of Good Hope, particularly Indians, who were employed on European ships from the 16th to the 19th century as cheap manpower. Al-askar means “soldier” in Persian.



4. Área de Arou.

We walk along the shore of Arou, on soil paths and wooden footbridges, with excellent views from As Lobeiras to Altos do Curro, and finally we will get to its beach. The Spanish steamer *Castillo de Monteagudo* got stuck opposite this beautiful beach in 1951 after crashing against the rocks of A Carballosa; luckily, it could go back to sea after the work of the rescue companies Santa

Cruz and Viúda de Martín; for this, it was previously emptied from its coal cargo, which went to the locals. (Baña Heim, 1980: 57,58)

If we turn our backs to the beach, behind the first row of houses, we will see the church of San Bartolo, newly built on the remains of the former chapel. A stone from this chapel stands inside the new church, a stone with a rune inscription possibly of Viking origin (information provided by Xulio Romero Suárez, Xulio da Cantora).

Next to the back wall of the old chapel of San Bartolo the municipality of Camariñas prepared a strip of land “*to build an ad hoc cemetery*” (as indicated in the death certificates nos. 35 and 36 in the volume for the 1897 year in the court of Camariñas) in early February 1897 to bury there the corpses of the *City of Agra* crew that the sea dragged to the shore. The location of this graveyard was rediscovered thanks to Carmen Tajes Tajes, from Arou, known as Carmen do Raño, as it was her who remembered that it was commonly referred to as *cemetery for the outsider*. This is therefore the second graveyard for British shipwrecked in the municipality of Camariñas. Dolores da Morrosquilla, who was also a woman from Arou who died at a hundred years and was the grandmother of José Devesa (also known as José do Terror, because he used to own a ship called *El Terror de los Mares*) told his grandson that the corpses of the drowned dragged by the sea to the shores were buried in this graveyard. This is an example of the blessed and powerful oral tradition that still exists in this area... (Fieldwork by Fernando Patricio Cortizo for the *Route of the shipwrecked of the Agra*).



Xurxo M. Rodríguez Baña

5. O Curro.

Three hundred metres from the beach of Arou there stands the shelter of Curro, a natural harbour small ships from Arou took shelter to protect themselves from strong storms. To lose one's ship at this time meant for the crew falling into absolute poverty, and even for the owner's family.

Because of its location in the shore, a lot of cargo and remains were dragged here by the sea after the shipwrecks. To remember these stories, let's go back to a reference work: José Baña Heim's magnificent book *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, particularly pages 54 and 55, in which Pepe Baña wrote anecdotes about the famous shipwreck of the French ship, *Nil*:

"The sea opened holes in the hull, and from those exited the cargo, which was scattered around the shore... and people started looting. The poverty that dominated most of Galicia at that time (many men, both from the coast and the countryside, wore trousers so patched up that it was impossible to know what the original fabric was) perhaps justifies these actions, because the scattered cargo would bring respite to many families. On the other hand, people saw how cargo became rotten in the hastily put together deposits at customs, which were then subjected to numerous bureaucratic delays. Even people from the interior and the Northern coast came to the looting... and there were daily anecdotes:

One man, on All Hallows' night, lifted with great delight a very full sack. He noticed that something moved inside and he could not believe it when he saw that a watchman came out of it. He had crept into the sack during the night to protect himself from the cold and fell asleep.

Others, not knowing it was condensed milk – surely, they had never seen it – painted their doors and windows with this fluid "paint"... and flies came in great numbers to see this prodigy.

After the shipwreck, as we have already said, Mr Huarsch stayed alert on board for a few days to avoid freeriders from jumping into it. When a 16-year old tried to do so to grab a tempting sack which was already about to fall into the sea, he was shot in the face by the captain. The captain was trialled and the boy – who is now a retired fisherman – had to receive medical care for several days.

The insurance company then hired several men from Camelle as watchmen in the Nil. When it came down to making coffee, since they didn't have water on board, they used champagne... it was probably not very tasty! Of course, before they started making coffee, they had already drunk some champagne with lunch."



Xosé Luis Blanco

6. A Alta.

We leave O Curro and A Lagoa (the Arou harbour) behind and we continue walking by the sea along the road that connects Camelle and Arou. Having left A Fontiña behind, we take the left along a path enclosed between stone walls and we even get close to the sea. There is waiting for us the **4th APPEARANCE OF A CHARACTER IN THIS ROUTE**. We are talking about Antón Zapata García (idea by Xurxo M. Rodríguez Baña), the poet from Laxe and a relative of Eduardo Pondal who wrote in exile in Argentina the poem *O naufrago*. He was the son of a watchman from Laxe, where a man from the *City of Agra* was saved still alive by fishermen from Fisterra, but he subsequently died and was buried. The poet from Laxe will solemnly recite his poem to the participants.



Fernando Patricio Cortizo

After the reading, we will remember two more shipwrecks in Punta Percebeira, which is now to the East: the loss of two British coal steamers, *Huelva* e *Saint Weller*, both because of the fog, in 1884 and 1898 respectively. Fortunately, the sea was calm on both occasions, and so the crews came ashore safely; in the case of the former, they were looked after by the people of Camelle and in the latter by the Compañía de Salvamento (Rescue Company) which had been set up in the same year 1898. As a curiosity, the bell of the *Huelva* currently hangs from the bell tower of the church of San Marcos in the Monte do Gozo in Santiago. Both crews were taken from the Camelle harbour to A Coruña on steamers owned by the Compañía de Salvamento: 37 men in the case of the *Huelva*, and about twenty in the *Saint Weller*.

This sixth stop of the route in A Alta takes place next to a fig tree. In our country, this tree is closely linked to the burial of shipwrecked. During a visit of the AC Naufraxios Galegos to the Island of Sálvora in 2019, Encarna, the guide from Mar de Aguiño, told us that there were tombs of shipwrecked under the fig trees of the islands, because this tree alleviates the smell of the corpses. (Patricio Cortizo, 2021:188) Under another fig tree by the church of A Nosa Señora de Chanteiro, in

the estuary of Ferrol, were buried five corpses from the crew of a fishing boat in Mugardos which sunk on 10th December 1830 on the beach of the same name. (Patricio Cortizo, 2016:252). Legend has it that in the place where we are now in the route were buried some of the members of the crew of the *City of Agra*.

7. Coído do carbón (Coal deposit).

We walk some 400 metres on a path by the water and, just past the first houses, we find the asphalted road which ends at the Camelle harbour by Man's hut. The name Coído do carbón (Coal deposit) originated in the early 20th century because of the large amounts of this mineral scattered in this area after the sinking of the British ship *Yeoman* and the Spanish one *Natalia*, the former in February 1904 between the rocks of Carreiro Pequeno and O Porto, and the latter by the stone of Cal in 1915. Both carried abundant cargo, and *Natalia* (owned by the Compañía Serra in Bilbao) carried precious tapestries and fabrics. Today it is still possible to see as the sea recedes many bits of coal which belonged to these two ships, as they were propelled by steam motors which burned coal in their furnaces to generate pressure steam to move the axis of the helix of the ship. The *Yeoman* is one of the largest ships lost in these shores. It weighed 7,400 tons and measured 144 metres. It is the second shipwreck in this area which included Indian crew. Four Indian men died at sea near the small and isolated sandbank of Arnado, after the lifeboat on which they escaped from the ship overturned.

As a curiosity, the *City of Agra* (1897), the *Yeoman* (1904) and the *Kenmore* (1904), lost between the Lobeiras islands and the Traba beach, were built in the Scottish shipyards of Charles Connell & Co. Ltd, in Scotstoun.

The *Kenmore* got stuck in the rocks of the beach of Traba, opposite Camelle, on 11th January 1904 (the same day as the dredger *Rosario nº 2* very close by, at the Punta da Batedoira in Santa Mariña). It was precisely this episode which originated the name Costa de la Muerte (Death's coast) for the whole of this area. Contrarily to what some say, the name was not invented in Britain. The first documented appearance is from the A Corunna newspaper *El Noroeste*, on its cover on 14th January 1904.

The Russian oil tank *Boris Sheboldaev*, weighing 3,000 tons, was the third ship lost in this area in August 1934. It went in ballast but even so it caused one of the first "black tides" in the Costa

da Morte. With these three ships having got stuck very near each other, Pepe Baña called a “bed for three” (Baña Heim, 1980: 44) the Stone of O Porto, which caused these shipwrecks and which was finally absorbed and covered by the waterbreak of this port.

In a building which hosted a house, shop and tavern in Camelle and which belonged to José Baña Heim’s parents there is a fence built with the candle-holders taken from the banister of the Russian ship’s deck.

Stories and anecdotes still circulating in the village speak of the politeness or correctness that the Russian sailors showed to the local population, and some families grew so close to these shipwrecked that their descendants were named “*do ruso*” (of the Russian) from then on, as is the case with José do Russo and Rosario do Russo.

Thanks to an old shipwreck file found in the Archive of Simancas by Yago Abilleira Crespo and signed by the Marquis of Ensenada himself we know that the British privateer ship ***Nuestra Señora de La Concepción y Áimas*** sunk in Camelle in 1740 during the Jenkins War, in which the British and Spanish Empire fought against each other from 1739 to 1748. This ship was Spanish but it had been captured by the British; to date, it is the earliest shipwreck documented in the coast of Camelle.

Opposite, we can see the hut formerly belonging to Man, a German individual who arrived to Camelle in 1962 to dedicate himself to art until he died in 2002, and next to it is the Punta do Cabezo. The British coal vessel ***Chamois***, weighing 1,382 tonnes and measuring 74 metres, sank here in 1885 as it transported coal from Swansea to Savona. In 1968, Francisco de Ramón y Ballesteros wrote a story similar to that written by Baña twelve years later. In page 36 of his book *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, wrote what follows:

“After the rescue, an old and experienced fisherman from Camelle shouted: ‘She is full of oxen!', whether because he misread the name of the ship in the darkness or because he misinterpreted some of the crew's words. Whatever happened, soon many locals appeared in the place with sharp knives. But they were disappointed, and this is one of the most amusing anecdotes in the history of the shipwrecks in our coast.”



8. Old dam opposite Xaviñán.

We walk 500 metres from the start of the breakwater of Camelle to the end of the old dam and we find the **FIFTH APPEARANCE OF A CHARACTER IN THIS ROUTE**. We are opposite the place known as Bolos do Xaviñán; here we will meet the ghost of Arthur Ernest Jamrach (idea by Xurxo M. Rodríguez Baña), one of the two illustrious passengers on board the *City of Agra*, whose corpse was found here. He was the grandson of the famous cattle dealer Charles Jamrach, a German who settled in London in the early 19th century. Arthur Ernest Jamrach was only nineteen, and he travelled on board the *City of Agra* with the aim of acquiring wild animals in India – where the ship was headed -, and to found upon his return an animal sanctuary in London. To this end, the *City of Agra* transported on board a number of cages. The *City of Agra* sunk at dawn on 3rd February 1897, and three months later London-based Irish writer Bram Stoker published *Dracula*. In this novel, he writes about an incident with grey wolves in a London harbour who had arrived on board a ship owned by the Jamrach family. In real life, Bram Stoker was a neighbour of the Jamrach family in the wealth London neighbourhood of Newington (information provided by Xurxo M. Rodríguez Baña).

The British vice-consul in A Corunna, Mr Henry Guyatt, had to take over the corpse of Arthur Ernest Jamrach and send it back to London, where it was buried in the family pantheon of the Highgate cemetery. But days earlier a man and a woman who at dawn on 3rd February walked by

the shore in Camelle discovered the corpse of an unlucky shipwrecked floating at the place called Bolos do Xaviñán. They took him from the waters and, as they moved him to take him to the shore, a wallet full of pound sterling fell from his pocket. The man and the woman distributed the money among themselves, and the woman used her allocation to bring back her husband from emigration in Buenos Aires. (Baña Heim, 1980: 52). We believe without a doubt that this corpse was Arthur Ernest Jamrach's.



9. Museo de Man.

We continue the route past the harbour market of Camelle towards the centre of the village; opposite the ramp we will see the Museo de Man (Museum of Man), also known as Casa da Cultura de Camelle. In this place there stood in 1898 a Rescue Station, known in Camelle as Almacén de Salvamento. This station was built after the shipwrecks of the *City of Agra*, *Standard* and *Daylight*, in the week from 3rd to 8th February 1897. The three hulls gave a lot of work to the carving-up companies of these shores, which had already worked on the hulls of the *Chamois* and the *Huelva* in 1885 and 1884, respectively. This rescue warehouse was used to give shelter to the shipwrecked and also to store the cargo and remains of the wrecked ship. Most times, the shipwrecked arriving at Camelle were looked after by the locals themselves in their humble houses, even though the Rescue Station had beds, clothes and food to host and look after the most basic needs of the rescued shipwrecked, until the consuls and vice-consuls of their respective countries arrived to take over, sending them back to their countries of origin.

Just opposite the Rescue Station the first port structure of Camelle was built: a ramp along which divers went down to the ship which took them to sea, on which there was a compressor which allowed the divers to breath oxygen as they went down to the sunk hulls. This ramp was given the name of Rampa dos buzos or Rampa dos busios (Divers' ramp). By it there stood a crane coming from a hull which was used to lift up cargo and the bits of iron plates and plaques rescued from the various shipwrecks by the rescue companies (information provided by the late Pepe de Lucha, Antonio do Ghatiñeiro e Marcelino).

Up to 14 companies dedicated to the carving-up of ships were active in Camelle. This was a labour-intensive activity, which meant that more men from Camelle worked in this industry than on fishing ships. The largest company and a pioneer was Compañía de Salvamento Barbeito & Rodríguez from A Coruña which, among other things, extracted the bell from the wreckage of the *City of Agra* and gave it to the church of Espírito Santo in Camelle; it has been hanging there since 1898. Another large company was Santa Cruz, undoubtedly the most relevant in terms of the numbers of wreckages it worked on. It was also from A Coruña and had strong connections to the village of Camelle; here, the family running the company owned a house, the first in the village to have a toilet. The house used to host the consuls and vice-consuls of European countries and the agents of the shipping companies owning the ships shipwrecked in the area. The house is known now by the name of its current owner, María de Traba, and on the façade it is still possible to see a

beautiful **stone-carved diving suit** with a wheel underneath with the letters S. Cruz, indicating the surname of the family, which symbolizes how the carving-up industry used to thrive in Camelle.

Years ago, María de Traba was offered good money for the sale of the stone-carved diving suit, but she didn't want to give it up; today it can still be seen and admired in her façade; for this we – lovers of our maritime heritage and of Camelle's maritime history – are grateful.



Fernando Patricio Cortizo

The visit to María de Traba's house to admire the stone diving suit and explain what it represents is stop number ten of the route (developed and authored by Fernando Patricio Cortizo) which the AC Naufragos Galegos has organized every year since 2015 in Camelle.

Together with the stone diving suit belonging to the Dosil family in their house in Lira by the hermitage of Os Remedios are the only ones in all of Galicia. They are fabulous footprints of the golden age of the so-called "diving-suit divers", who wore them to be able to carve up the numerous wreckages found under Galician waters. They are immaterial heritage connected to the history of our shipwrecks, and they are an inherent part of our [immense maritime history](#).

Other companies established in A Coruña and dedicated to the carving up of ships in the Costa da Morte (and, specifically, in the area between Cape Vilán and the Areal de Traba) include **Martín** (subsequently Viúda de Martín) and **Viúda de Márquez**, owner of the yacht ***San Fernando*** which sank on 28th August 1925. Four men from Camelle died in this shipwreck as they tried to load the yacht with a plate recovered from the bottom of the sea by Camelle-born diver Manuel Tajes Tajes, known as O Praghiño. The remains they were trying to extract belonged to the wreckage of the ***Trevider***, a 3,000-ton British coal ship which lost its direction because of the fog and sank at the Carreiro da Caghada, at the rock of Páxaro, in April 1911. O Praghiño was one of the four men who died on that sad day.

Also working in carving up in these shores was Miguel San Claudio Veloso, born in A Corunna; for several years he worked in collaboration with his brother-in-law José Luis Santa Cruz Rojo, Pocholo Santa Cruz, the heir of the company owned by his father José Santa Cruz López.

Other important Camelle companies active in carving-up included: Pardiñas from Muros; José González Cereijo from Corcubión, Pepe Cereijo and subsequently his son Gregorio González Lago; The legendary diver from Aguiño and living in Ribeira, Jose Teira Fernández, known as O Cabalán, also worked occasionally in these places with his company, Trabajos submarinos José Teira.

Locally, there were five companies specializing in carving-up: Petrallo, José Sánchez López. One of the most important and famous divers from this village, with his ship *Jose Antonio*; Agustín Sánchez Alonso, known in Camelle, whose ship was called *Ameixide* and was a member of Os Boallos de Muxía (Perez Leis brothers), and according to the late Pepe de Lucha (Agustín's brother-in-law and a sailor at the *Ameixide*) he also worked with Santa Cruz; they co-owned the former Rescue Warehouse in Camelle.

There were also other companies throughout the years owned by various men from Camelle working in maritime businesses. One of them was owned by Perfecto Tajes, Cachán Ghrande; Francisco Mouzo, Chuco do Ghalludo; José Carracedo, Modesto de Xusta e Cerdeiras (from a family who owned cannery factories in Camariñas) and they had the carving-up ship *Camelle*. Later on, Pepe de Moreno, a Camelle diver, owned the Company.

Manolo do Conde was another diver from Camelle who, like Petrallo, had his own ship carving-up company.

In Camelle we know that the first diverse were: O Ruchelo, Manuel Sánchez Carril, he was a sailor and rescuer of the shipwrecked of the *City of Agra*. Crisanto Devesa was also a sailor; Manuel

Tajes, O Praghiño; Agustín Sánchez Alonso, Tío Aghustín; Pepe de Moreno, Manolo do Conde and José Sánchez López, Petrallo. (All the information referring to the maritime rescue companies and the Camelle divers comes from the book: *As empresas de salvamento na Costa da Morte*. Patricio Cortizo, Fernando. Unpublished).

Opposite the Rescue Warehouse in Camelle which operated from 1898 to 1965 (according to Francisco Sánchez Mouzo, Pacucho de Petrallo) we can still see the Petón dos Ferros, a stone with a bitt on top coming from a shipwreck (it is suspected it belonged to the *City of Agra*. Information provided by Manolo do Canle); there moored the ships which came to this port to collect the iron extracted from the wreckages, sent predominantly to the blast-furnaces in Bilbao.



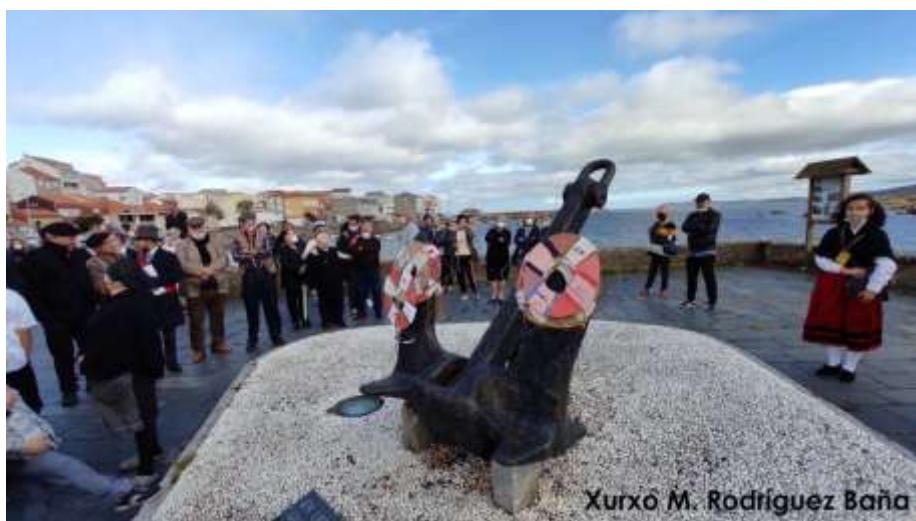
10. Monument to the shipwrecked and poster in homage to Pepe Baña.

We cross the road from the Museo de Mar to the left of the seaside promenade and 200 metres later we will find a monument to the shipwrecked and to the rescue companies; it consists of a [iron anchor Hall type](#) which came from the wreckage of the **Castledore**, a British trade ship which sunk at Punta Roncadoira, on the coast of Viveiro, in 1951, and which arrived at Camelle after it was

bought by the company owned by Agustín Sánchez Alonso in collaboration with the Boallos of Muxía: the Pérez Leis brothers. This anchor is also the place where the children of Camelle have been paying tribute since 2019 to the shipwrecked, during the homage events organized by AC Naufraxios Galegos, and within the largest programme dedicated to a shipwreck in Galicia, around the shipwreck of the British steamer, *City of Agra*.

Behind the anchor, by the sea, there is a poster put up by the AC Naufraxios Galegos on 10th October 2015 with the support of the Concello de Camariñas in homage to the teacher from Camelle José Baña Heim, known as Don Pepe to his students, and the author of the literary masterpiece: *Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, a key work to understand the maritime history of the Costa da Morte and specifically of Camelle. It used to be and still is a source of inspiration and reference for other authors who take after Pepe Baña, who shared his pioneering project with his students: to walk the whole coast discussed in his book, and to collect in the field the stories about shipwrecks which are still part of the immaterial heritage, popular memory and oral tradition, as well as the diverse and varied place names of the area, the traditions and legends of our ancestors, as well as archives and press collections to collect information for his future book, first published in 1980.

In this place, formerly known as Os Casales, there existed the rudimentary Lema ramp, around which docked small ships in the harbour (this information was shared with us by the late Antonio do Ruelo and Manolo de Canle). Whale bones were found among its remains, including a rorqual's intervertebral disc found by José Ignacio Castiñeiras Rubido. "*Camelle was already a whaling port in the 16th century.*" (Valdés Hansen, Felipe, 2010:60)



Xurxo M. Rodríguez Baña

11. Campo do Santo.

We cross the Paseo Marítimo road and, going in between two buildings, we go up some stairs to the right until we arrive at the esplanade of the Campo do Santo, where the Espírito Santo church in Camelle (built in the 18th century) is located. Legend has it that at the beginnings of the 16th century some Basque families arriving at the original settlement in Camelle for whaling (since whales had been extinguished in their coasts) built a small hermitage dedicated to San Salvador, by some six or seven houses. (Valdés Hansen, 2010:137).

In the 1292 Book of Taxes of the Crown of Castile "*there is a short reference to whaling in Tosto, which, going by the placename, can only be located in or near Cape Tosto, in the Costa da Morte, not far away from Camelle.*" (Valdés Hansen, 2010:142). This turns Camelle in one of the oldest whaling ports in the North of the Iberian Peninsula and Galicia.

Afterwards, Xulio Romero de Suárez, known in Camelle as Xulio da Cantora, one of the main specialists in the history of Camelle and a highly productive, award-winning writer, explains to us the origins and history of this church; the legend of the statue which arrived on a ship and sank on this coast, and the community existing in this place who already defended itself from the invading peoples.

We finish the route by the bell of the *City of Agra* which currently hangs from the bell tower of the church of Espírito Santo, with the reading by Xulio da Cantora himself of a beautiful poem dedicated to this symbolic object, part of the history of the maritime heritage of Camelle and Galicia.

