

## EL NAUFRAGIO DEL HMS «SERPENT» EN LA COSTA DA MORTE

José Hierro Carnicero<sup>1</sup>

Ramón Pascual Berghaenel<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Delegación Territorial de AEMET en Galicia

<sup>2</sup> Delegación Territorial de AEMET en Cataluña

(publicado en el blog de  
AEMET el 27 de  
diciembre de 2020)



*El 8 de noviembre de 1890 el buque británico HMS «Serpent» zarpó de Devonport, Plymouth, en la costa inglesa del Canal de la Mancha, con destino a Madeira y Sierra Leona, probablemente para carbonear.*

*Un par de días antes había empezado a gestarse un temporal que afectaría de lleno la travesía del navío y le llevaría a la ruina en las cercanías del cabo Vilán, en el sector más agreste de la gallega Costa da Morte. Solo sobrevivieron tres de los 176 tripulantes. La historia de este naufragio, el más trágico de este duro litoral, aún está presente en la memoria colectiva de la tierra de Camariñas y es un motivo más para recorrer esos cabos y ensenadas que se retuercen al norte de Finisterre.*

### A Costa da Morte, el lugar de los hechos

A Costa da Morte se extiende hacia el sur desde la población de Malpica hasta el cabo Finisterre, perteneciendo a la provincia de A Coruña. Bien es conocida esta parte de la costa gallega; su exposición a los temporales atlánticos, sus numerosos e intrincados accidentes geográficos y las corrientes marinas la hacen extremadamente peligrosa. Se estima que el número de naufragios ocurridos en ella es superior a la suma de todos los acaecidos en el resto del litoral español.

Para hacernos una idea de la magnitud de los temporales que soporta esta franja de litoral tomemos como referencia los datos climáticos de oleaje registrados en la boya de Vilano-Sisargas, perteneciente a Puertos del Estado, situada frente a la Costa da Morte, a una distancia de unas 16 millas náuticas, aproximadamente unos 30 km. Si analizamos someramente estos datos (fig. 1), observaremos que los oleajes que provienen del cuarto cuadrante, los más habituales, en muchas ocasiones superan los 5 m de altura significativa de mar combinada; los mayores oleajes se dan de diciembre a febrero y en estudios recientes realizados en AEMET se evidencian registros de energía de flujo superiores a 1000 kW/m, valores estos de los más altos de las costas atlánticas.

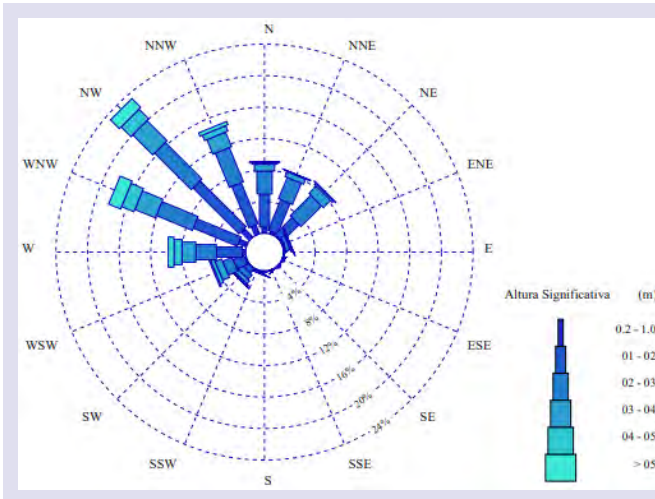


Figura 1. Rosa de oleaje anual de altura significativa de la boya Vilano-Sisargas. Oleaje medio. Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Gobierno de España.

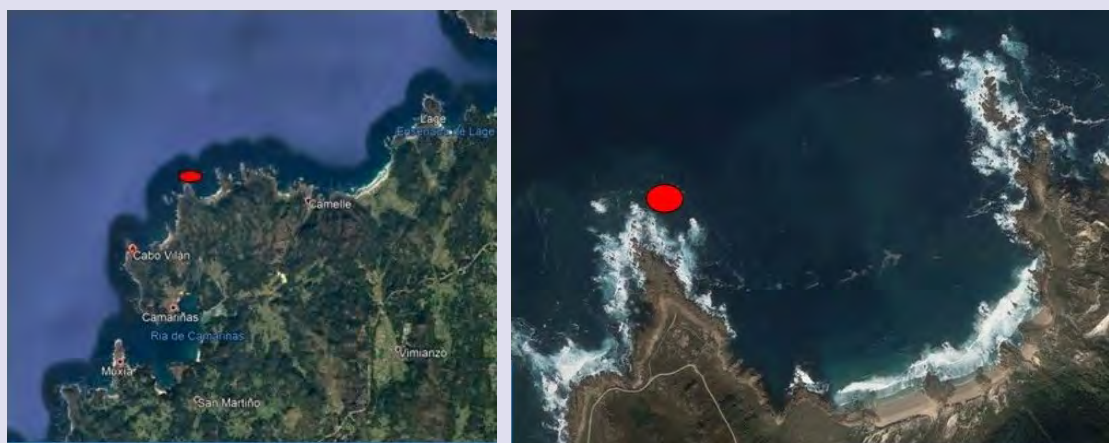


Figura 2. Localización de los puntos principales del relato: faro del cabo Vilán, pueblo de Camariñas, punta da Boy (elipse roja) y un tramo de la Costa da Morte. Fuente: Google Earth.



Figura 3. Batimetría del área del naufragio. Fuente: Instituto Hidrográfico de la Marina. Ministerio de Defensa. Gobierno de España.

La ensenada do Trece, al norte del cabo Vilán, es el lugar donde se produjo el hundimiento, concretamente en los bajos de punta do Boy (elipse roja en la fig. 2).

Una simple mirada a la batimetría de la zona (fig. 3) nos muestra lo peligrosa que es la costa en ese punto, con zonas de muy poca profundidad, incluso inferiores en algunos casos a los 4,42 m de calado del «Serpent».

## **El HMS «Serpent», el protagonista**

---

El HMS «Serpent» (fig. 4), de la Armada Real británica, fue botado en 1887 y entregado en marzo de 1888; tenía tres palos; 73,15 metros de eslora; 10,97 de manga y 4,42 de calado, con un desplazamiento máximo de 1950 toneladas. Era un buque de guerra equipado con cañones, piezas de tiro rápido, ametralladoras y lanzatorpedos. Dos salas de calderas, otras dos de máquinas y 475 t de carbón le suministraban una potencia de 4500 I.H.P (*Indicated Horse Power*) y le permitían, en buenas condiciones, navegar a casi 20 kt de velocidad. Pertenecía a la serie de buques Arches que no habían tenido buena prensa por ser demasiado pesados y lentos, húmedos en caso de mal tiempo y tener algunos otros defectos. El comandante del «Serpent» cuando partió de Devonport era un oficial de 41 años, Harry Leith Ross, con 21 de servicio y tres meses ya trabajando en este barco.

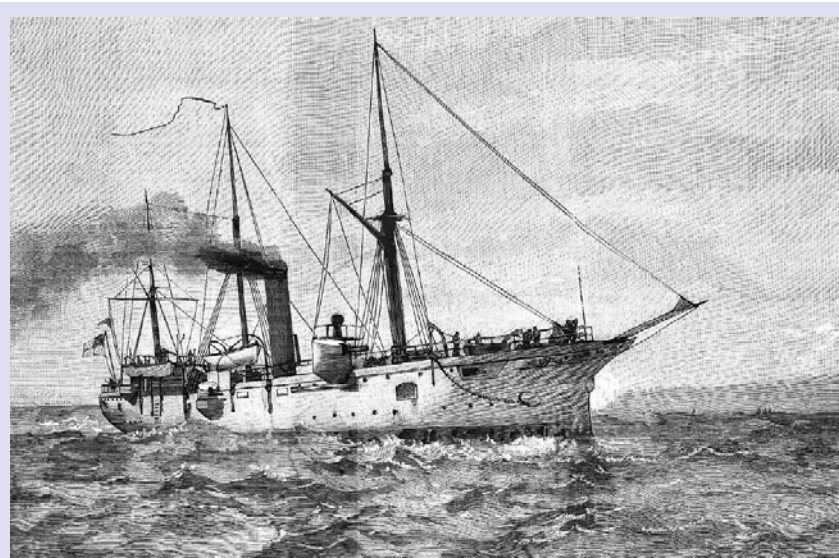


Figura 4. Litografía del «Serpent» publicada en la *Ilustración Española y Americana* pocos días después del naufragio.  
Fuente: Biblioteca Nacional de España.

## **Una aproximación a la situación meteorológica el día del naufragio**

---

Es un verdadero reto realizar un análisis de la situación meteorológica de épocas tan remotas cuando se carecía de métodos de observación marítimos de los que quedarán registros para la posteridad, pero vamos a intentarlo, no deja de ser una tarea estimulante.

En la actualidad se realizan reanálisis de situaciones pasadas y por suerte la NOAA (Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica de Estados Unidos) ha llegado a simular hacia atrás hasta 1836, por lo que disponemos de mapas meteorológicos de superficie y altura del día del naufragio y de días previos.

Veamos lo que podemos deducir de dichos mapas (figs. 5 y 6) para el momento en que zarpó de puerto el «Serpent» el día 8 de noviembre sobre las 13:30 h. El Atlántico nororiental

estaba siendo afectado por frentes generados por una baja profunda centrada, como es habitual, a la altura de Islandia (fig. 6: línea de puntos, situación aproximada) lo que conllevaría mala mar debido al viento reinante y malas visibilidades debido a las precipitaciones, algo que no era ajeno a la oficialidad, de ahí que se zarpara sin su aprobación y siguiendo órdenes superiores. Esta situación de «mal tiempo» fue constatada también por otras embarcaciones.

La configuración sinóptica definida por esa baja junto a las altas presiones del Atlántico central daba lugar a la aparición de una zona generadora de oleaje (se indica con un rectángulo en la fig. 5) amplia en extensión que inducía oleajes importantes que llegarían posteriormente al golfo de Vizcaya en forma de mar de fondo, situación que ya se daba el día anterior y que se mantuvo el día siguiente. Esta configuración es bien conocida por los meteorólogos, siendo el origen de fuertes temporales en las costas gallegas y del mar Cantábrico.

Como no poseemos datos de observación debemos hacer una estimación del viento en la zona generadora teniendo en cuenta el gradiente bórico (figs. 5 y 6) y posteriormente del oleaje debido a ese viento teniendo en cuenta el *fecht* y la persistencia del viento. Asumimos como viento horizontal el viento geostrófico; calculamos el parámetro de Coriolis para esas latitudes (55° N), la densidad del aire en superficie (a partir de la temperatura a 850 hPa y en una atmósfera estándar), y asumimos un rozamiento del 10-15 %. Con todo ello no es descabellado decir que el viento medio pudo estar entre los 20 y los 24 m/s (~ 40 kt).

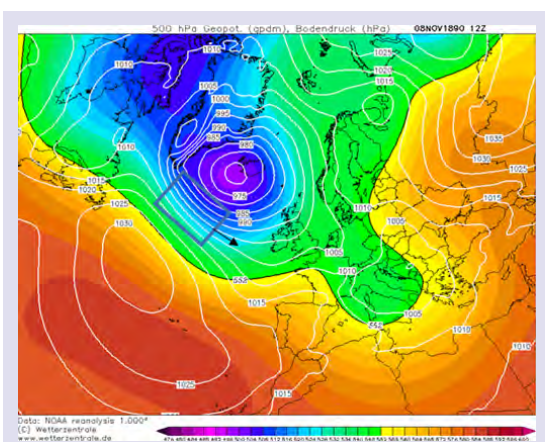


Figura 5. Campos de altura geopotencial en 500 hPa y presión en superficie. 8 de noviembre de 1890. 12 UTC. NOAA-CIRES-DOE Twentieth Century Reanalysis (20CR). Fuente: [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de).

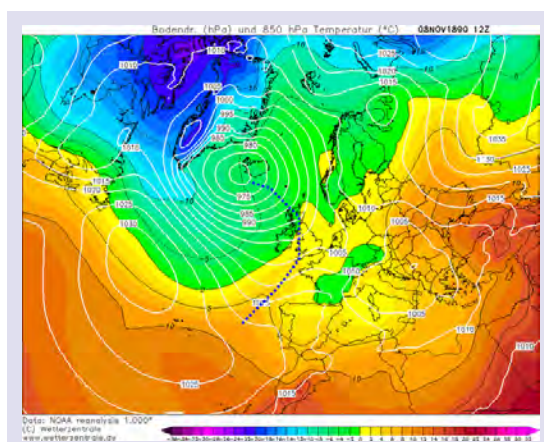


Figura 6: Campos de temperatura en 850 hPa y presión en superficie. 8 de noviembre de 1890. 12 UTC. NOAA-CIRES-DOE Twentieth Century Reanalysis (20CR). Fuente: [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de).

Si los datos de viento, persistencia y *fecht* los volcamos en un gráfico para el cálculo manual de oleaje (por ejemplo, el de Groen-Dorrestein, fig. 7) resultan oleajes de 4-5 m, que son los que se encontraría, como mar de fondo de dirección noroeste, el «Serpent» en su travesía hasta las costas gallegas.

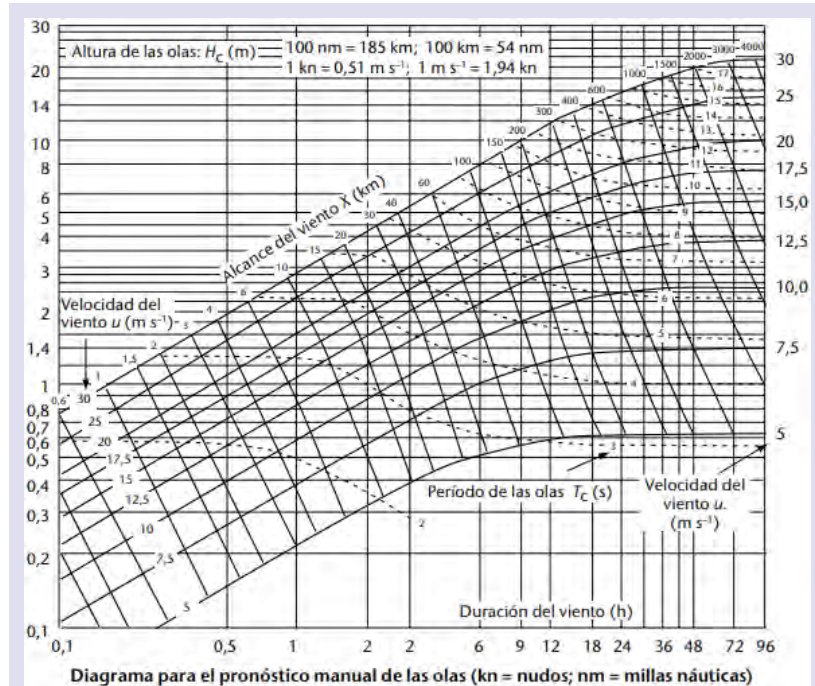


Figura 7. Diagrama Groen-Dorrestein.  
Fuente: OMM\_702\_es\_Guia\_Analisis\_Pronostico\_Olas\_2018.

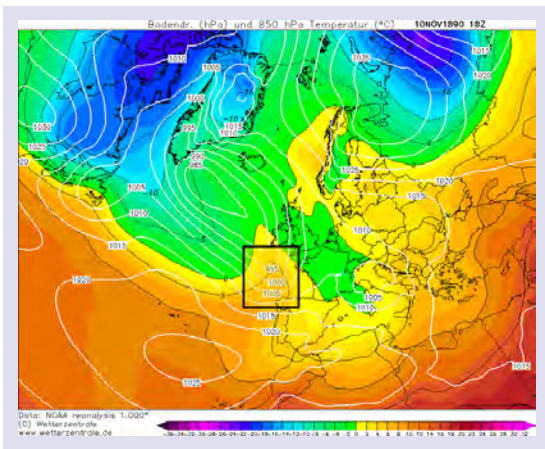


Figura 8. Campos de temperatura en 850 hPa y presión en superficie. 10 de noviembre de 1890. 18 UTC. NOAA-CIRES-DOE Twentieth Century Reanalysis (20CR).  
Fuente: [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de).

Hagamos ahora una estimación del viento y del oleaje en las aguas costeras donde se fraguó el accidente. Para ello utilizaremos el reanálisis de la NOAA del día 10 de noviembre de 1890 a las 18 h UTC, en superficie y en 850 hPa (fig. 8). Se aprecia la formación de una baja secundaria con centro de 995 hPa (el reanálisis tiene una resolución de 1° por lo que no es capaz de cerrar la baja) posiblemente en profundización. La estructura del campo de temperatura en 850 hPa sugiere la existencia de un frente cálido al norte de Galicia y un frente frío al oeste.

Hemos hecho un cálculo del viento geostrofico (suponiendo las isobaras rectas), como hicimos con anterioridad obteniendo un valor de ~ 36 kt. Cuando se acerca el sistema indicado calculamos también la velocidad del viento en el momento del paso del sistema frontal citado considerando la curvatura de las isobaras y contemplando, por lo tanto, el término ciclostrófico, dando un valor de ~ 27 kt. Pasado el frente frío el viento rola a W y NW rápidamente volviéndose a intensificar hasta los ~ 36 kt del inicio. Con todos estos datos la estimación del oleaje debido al viento en esos momentos es de unos 4 m de altura significativa (gruesa/muy gruesa) dominante del suroeste.

Es coherente pensar que el «Serpent», embarcación considerada pesada y lenta, al acercarse a las costas gallegas tuvo que afrontar precipitaciones intensas con una reducción de visibilidad notoria, una mar de fondo de dirección noroeste de 4/5 m y un mar de viento de unos 4 m de dirección suroeste. Dos mares principales de direcciones prácticamente perpendiculares y de periodos muy distintos que hicieron que la navegación fuese muy complicada; la mar de viento le dificulta el avance y la mar de fondo le golpeaba a estribor derivándolo hacia costa.

Los marinos de la zona indican que estos mares de viento del suroeste generan corrientes locales de dirección ENE (dirección hacia donde se dirige el agua) lo que hacía que la embarcación derivara aún más hacia costa. No hay que olvidar que los tripulantes no tenían referencias visuales desde tierra ya que el faro actual de Cabo Vilán aún no estaba construido y el que había en aquel entonces tenía un reducido alcance.

El impacto con los bajos de punta do Boy y los continuos embates del mar hicieron que solamente tres de los 176 tripulantes pudieran salvar la vida, Burton, Luxon y Gould. Curiosamente, o no, los tres llevaban salvavidas, ya que en aquellos tiempos no era obligatorio llevar uno por cada tripulante.

### **Un cementerio, un faro y un barómetro, recuerdos en Camariñas**

---

Entre el cabo do Trece y la ensenada del mismo nombre al este del mismo se construyó un cementerio improvisado para acoger los cuerpos recuperados, 142, de los fallecidos en el naufragio que fueron apareciendo durante 45 días. Es conocido actualmente como el Cementerio de los Ingleses (figs. 9 y 10) y es un lugar de visita y peregrinaje. Fue iniciativa del padre Carrera, de la cercana aldea de Xaviña, en Camariñas. Consagrado el viernes 14 de noviembre, tenía originalmente dos partes independientes para católicos y protestantes anglicanos. El domingo 23 se celebró el funeral por ambos ritos. El camposanto tiene una estructura doble concéntrica, restando enterrados los oficiales en la parte interior y en la exterior los marineros. El Cementerio de los Ingleses se restauró en 1990 eliminando la división entre los 63 católicos y sus 79 compañeros anglicanos.

El faro Vello del cabo Vilán, con un haz de luz que alcanzaba apenas las 10 millas, demostró en esta tragedia ser insuficiente para las necesidades de navegación en esta peligrosa costa. A raíz del naufragio se aceleró la construcción del nuevo faro, de Primer Orden, con su luz de dos destellos blancos cada 15 segundos visible hasta las 60 millas, unos 97 km.



Figura 9. Cementerio de los Ingleses.  
Autor: R. Pascual.



Figura 10. Cementerio de los Ingleses.  
Autor: R. Pascual.



Figura 11. Faro del cabo Vilán en la actualidad. Autor: R. Pascual.

Fue, en 1896, el primer faro electrificado de España. La linterna está separada de la vivienda, hoy en desuso como tal, pero alberga actualmente un pequeño museo, el Centro de Interpretación de los Naufragios, y una marinera cafetería. Para subir a la torre del faro, de 25 m de altura y a 130 m sobre el mar, hay una escalera cubierta en forma de tubo de 250 escalones que permite a los fareros su acceso en las condiciones meteorológicas más adversas. El cabo Vilán fue declarado Sitio Natural de Interés Nacional en 1933 (fig. 11).



(izquierda) Figura 12. Barómetro y termómetro en la casa de las Romualdas, frente al puerto de Camariñas.

(derecha) Figura 13. Detalle del barómetro de Camariñas.

Autor de ambas fotos: R. Pascual.

El «Lapwing», un barco de 805 t que partió de Plymouth camino de Vigo un día después que el «Serpent» y que colaboraría en las tareas de «salvamento» volvería a Camariñas en marzo de 1891 para trasladar el agradecimiento de la reina Victoria al pueblo y sus autoridades. Se acompañó el acto con el regalo a algunos de los protagonistas de la historia de una serie curiosa de objetos: un reloj de oro para el alcalde, unos binoculares para el ayudante, un barómetro de mercurio para el pueblo, treinta libras para quienes colaboraron en el rescate y una escopeta de caza de dos cañones para el párroco de Xaviña, que tanto había contribuido a la recuperación de los cadáveres y a su reposo eterno.

El barómetro (figs. 12 y 13), acompañado de un termómetro, se halla en la parte derecha de la fachada de la llamada Casa de las Romualdas, de 1868, situada enfrente de un hermoso puerto (fig. 14). Aunque en el año 2019 ya llevaba muchos años puesta a la venta, e incluso había un proyecto para convertirla en un hotel rústico, sigue siendo un símbolo del patrimonio emocional de las gentes de este rincón del oeste coruñés. Este bonito y poético instrumento, construido en Londres, lleva el nombre del Almirante Fitzroy (1805-1865), meteorólogo, que capitaneó durante dos largos viajes el «Beagle», el cual, en su segundo viaje (1831-1836), llevó a bordo a un joven naturalista ansioso de conocimiento, Charles Darwin.



Figura 14. Puerto de Camariñas. Autor: R. Pascual.

## **Referencias bibliográficas**

---

El artículo de JAR, L. (2006) «Oscuro como la tumba», *Revista General de Marina*, 250, 687-704, ha sido imprescindible para crear este post, especialmente en lo que se refiere a la historia del barco y del naufragio.

Consultable también en:

<https://www.practicosdepuerto.es/index.php?q=colegio-federacion/publicaciones/articulos-luis-jar/oscuero-como-la-tumba>.

Se han consultado noticias sobre este naufragio histórico en periódicos actuales como *La Voz de Galicia* ([www.lavozdegalicia.es](http://www.lavozdegalicia.es)) o *El Correo Gallego* ([www.elcorreogallego.es](http://www.elcorreogallego.es)) y también en diferentes páginas webs o blogs, como la del propio Ayuntamiento de Camariñas (<http://www.camarinanet.net/web/portada.php>).

Para detalles técnicos se ha consultado la guía de la OMM:

OMM\_702\_es\_Guia\_Analisis\_Pronostico\_Olas\_2018.

[https://library.wmo.int/doc\\_num.php?explnum\\_id=10410](https://library.wmo.int/doc_num.php?explnum_id=10410).

Es interesante también ver el ameno documental *HMS. Serpent* del programa de RTVE *Hundidos*:

<https://www.rtve.es/alcarta/videos/hundidos/hundidos-hms-serpent/4881823>.