

# MUSEO MARÍTIMO «SENO DE CORCUBIÓN»

Manuel CORONILLA CASTRO  
Director del Museo Marítimo  
«Seno de Corcubión»



## Introducción



N el otoño del año 1961 estaba preparándome para el ingreso en la Escuela Naval Militar, interno en el Colegio de Huérfanos de la Armada en Madrid, cuando recibí la noticia de que mi padre había sido destinado como ayudante militar de Marina de Corcubión. Mi estupor fue total porque para mi vergüenza (también el bachillerato de entonces tenía sus fallos) yo no sabía dónde quedaba esa preciosa villa, y tuve que recurrir a un atlas y a un buen

amigo y compañero que veraneaba en un lugar cercano para que me explicara su emplazamiento. Al llegar las Navidades de ese mismo año, y con ellas las tan ansiadas vacaciones, mi hermano y yo nos fuimos por primera vez a Corcubión y nos encontramos con que los últimos 18 km de la carretera general todavía eran de tierra. A dos jóvenes como nosotros, que veníamos de vivir en una ciudad pujante como Vigo, aquello nos pareció el fin del mundo.

Traigo esta pequeña anécdota a colación para resaltar que, bien entrada la segunda mitad del siglo XX, aún era de tierra el firme de una cuarta parte de la única vía de comunicación terrestre que enlazaba esta zona con las principales ciudades gallegas. A esta circunstancia se le unía que tenía un trazado decimonónico, lo que dificultaba enormemente el transporte de personas y mercancías. Y si esto estaba así, la siguiente pregunta era obligada: ¿cómo eran a mediados del siglo XIX y principios del XX los caminos que enlazaban la zona conocida como Costa de la Muerte con el resto del mundo? No hacía falta indagar mucho en los archivos para saber cómo era el transporte en esas fechas. Todavía vivían viajeros que habían transitado por esas rutas y confirmaban lo que las crónicas de la época decían. Las vías de comunicación de

## TEMAS GENERALES

aquella época eran caminos de herradura por donde, como único vehículo de transporte, circulaba una diligencia que tardaba de uno a dos días en hacer un recorrido de 90 km, pudiendo trasladar como máximo de cuatro a seis pasajeros, sus equipajes, el correo y, con dificultad, un saco o dos de harina.

Entonces, ¿por dónde llegaban los suministros y materiales que necesitaban la industria y el comercio de la zona para su desarrollo? La contestación era evidente y estaba muy clara: por la mar. Vemos, pues, que la influencia que la mar ha tenido en el desarrollo de la zona del Finisterre español ha sido fundamental. A través de este mar y del intenso tráfico marítimo que por él discurre le ha llegado el conocimiento y el progreso, y también, cómo no, las penurias y desastres tanto naturales como los provocados por el hombre. Este mar era la única vía por donde se desarrollaba el comercio, y a su vez fue —y en buena medida sigue siendo— una fuente vital de alimentos para los habitantes de los pueblos y villas que la componen.

Con estos antecedentes era evidente que si queríamos conocer cómo habían evolucionado estos pueblos y gentes era imprescindible estudiar su historia marítima, y la mejor manera de hacerlo era descubriendo, conservando e investigando su patrimonio marítimo. Haciéndose eco de esta necesidad del conocimiento de la historia marítima de esta zona a finales del siglo xx, y concretamente en el año 1999, la Fundación Castro-Rial (1) creó el Museo Marítimo «Seno de Corcubión», fijando unos objetivos claramente definidos y que fueran factibles de alcanzar:

- En el ámbito geográfico, investigar, recuperar, restaurar y conservar el patrimonio —material e inmaterial— histórico-marítimo de la zona geográfica que abarca el denominado «Seno de Corcubión» (2).
- En el ámbito temporal, ceñir el estudio de estas acciones al siglo xx.

Una vez fijados estos objetivos se dieron los primeros pasos para tratar de conseguirlos, y que en resumen fueron los siguientes:

- Analizar con personas expertas las posibilidades de ejecución.
- Buscar un lugar lo más adecuado posible para su emplazamiento.

---

(1) La Fundación Castro-Rial fue fundada por don Marcelo Castro-Rial Canosa el 6 de octubre de 1998, y clasificada como mixta por Orden de 10 de diciembre de 1998 por la Consellería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Xunta de Galicia. Posteriormente, y por Orden de 14 de enero de 1999 de la misma Consellería, fue declarada de interés gallego.

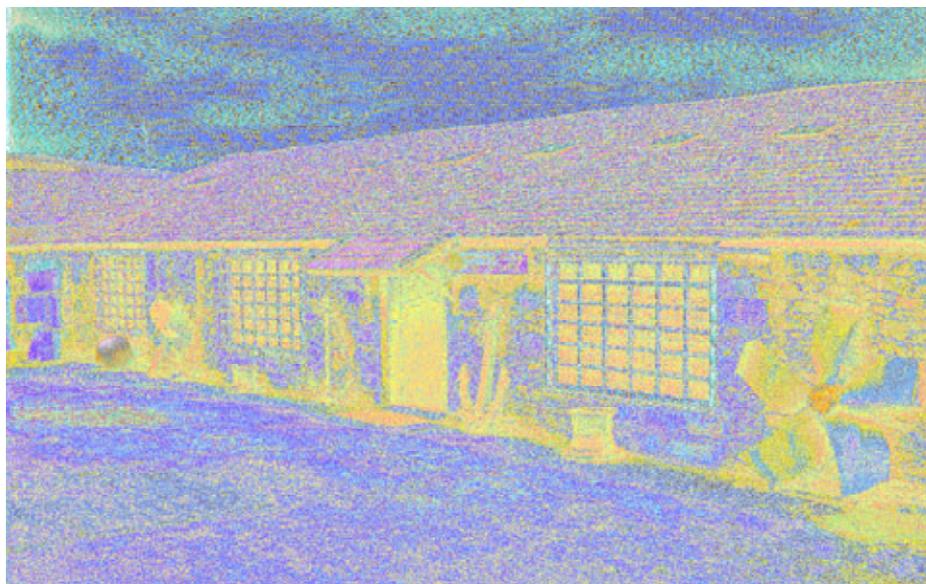
(2) Zona marítima limitada al norte por el cabo de la Nave y al sur por punta Remedios, abarca la ría de Corcubión y las ensenadas de Finisterre, Sardiñeiro y Ezaro. Está definida en el *Derrotero*, publicación oficial del Instituto Hidrográfico de la Marina.

Con respecto al primer punto se pidió asesoramiento al Museo Naval de Madrid, y el entonces director, el contralmirante González-Aller Hierro, amablemente colaboró con la Fundación y la dirección del Museo indicándoles la mejor manera de encaminar sus pasos. Y respecto al segundo, después de analizar las posibilidades existentes se decidió ubicar el Museo en un edificio singular construido como fábrica de salazón a finales del siglo XIX.

### Descripción e historia del museo

Este edificio sufrió diversas modificaciones para ser utilizado como almacén de carbón a principios del siglo XX, y a partir del año 1916 pasó por diferentes usos tales como astillero de buques de madera, fábrica de caldo de pescado, taller de perfiles metálicos, etc., hasta que en 1999 se adaptó para albergar el Museo. Es una edificación cerrada, con patio interior al aire libre, lo que le confiere unas características medioambientales muy peculiares que dificultan su conservación y mantenimiento, afectando también a las piezas expuestas.

El espacio expositivo está dividido en siete salas de exposiciones permanentes, una sala de exposiciones temporales, una pequeña biblioteca y un almacén visitable. La superficie total de las salas de las exposiciones perma-



Fachada principal.

## TEMAS GENERALES

nentes, situadas en dos niveles, alcanza los 2.400 m<sup>2</sup> y en ellas se exhibe parte de las casi 4.000 piezas que forman las colecciones de los fondos museísticos. La sala de exposiciones temporales es una antigua sala de gálibos de un pequeño astillero de madera que funcionó en los años veinte y treinta del siglo pasado.

La organización de la exposición de las piezas se corresponde con un fin práctico que facilite su «documentación» (registro, inventariado y catalogación), aunque se ha procurado que su colocación y su agrupación sigan un discurso lógico al ser visitada.

Como hechos más señalados de su corta historia podemos reseñar los siguientes:

- Fue abierto al público por primera vez en el mes de julio del año 2000, momento en el que comenzó sus actividades museísticas.
- El día 6 de octubre de 2001 fue oficialmente inaugurado por el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne.
- El día 7 de noviembre de 2002 fue reconocido como Exposición Visitable por la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, y en fecha 11 de marzo de 2006, previa votación por unanimidad, entró a formar parte del Consejo Gallego de Museos.

Por último, y como dato estadístico, debemos añadir que cerca de 10.000 personas han visitado el museo a lo largo de estos siete años de funcionamiento.

## Situación

El museo se encuentra situado en la provincia de La Coruña, en la costa NW de España, dentro del denominado «Seno de Corcubión», concretamente en la orilla oeste de la ría de Corcubión a una distancia de 12 km del cabo y villa de Finisterre, en plena ruta del Camino de Santiago.

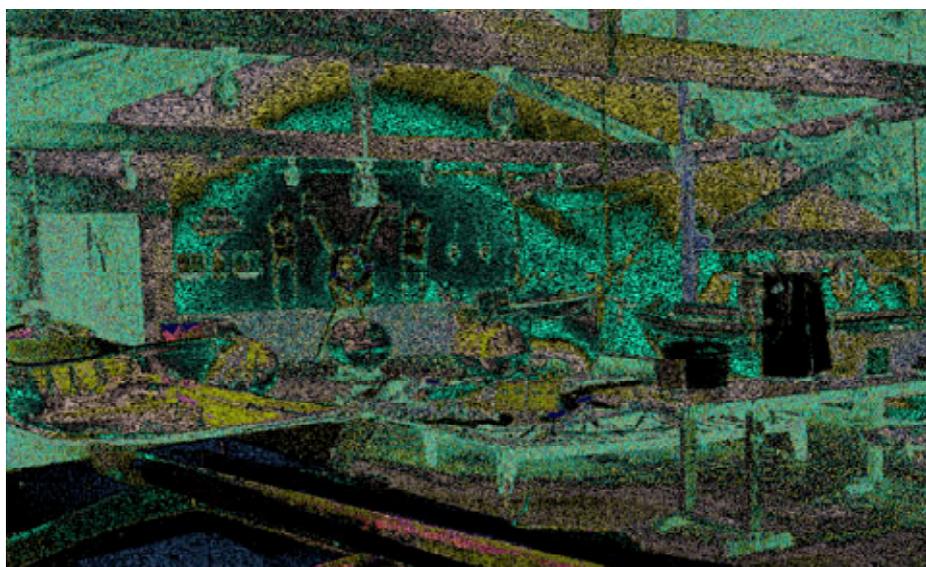
## Descripción de las salas del museo

La exposición permanente se inicia en las inmediaciones del portón de acceso al Museo con la muestra de diversos tipos de anclas. En el césped adyacente al museo destaca un típico barco de la zona dedicado a la pesca del pulpo con nasas, el *Cabo Villano*. En el centro de este césped está enclavado un mástil con sus antenas de radar, sirena y focos. A lo largo del muro de la explanada se exponen diferentes tipos de bitas, guías, gateras, etc., y

en la parte frontal de la fachada principal del museo se encuentran emplazados varios manguerotes de ventilación natural y de aire forzado, anclas y hélices de diferentes tipos y tamaños.

Dentro del recinto, en el centro del vestíbulo, está ubicada una tarima formada por la rosa de los vientos, destacando sobre ella una aguja magnética con base y pie de bronce. Esta tarima está rodeada por varios elementos de maniobra de embarcaciones auxiliares, tales como una réplica de la tradicional y antiquísima «poutada», anclas, anclotes y rezones. Sobre las estanterías colocadas detrás de la rosa de los vientos se presentan un escandallo, un cabo lanzaguías con piñas, un megáfono de mano, una sirena de aire manual y una antena de cuadro para gonio. En la parte alta destaca un transceptor Hispano Radio Marítima modelo Fonoatlantic fabricado en el año 1944, y debajo de este último está situado un receptor de gonio marca TREVIN del año 1945. En la parte alta de la caseta que remata el conjunto del vestíbulo nos encontramos con cinco escudos correspondientes a los ayuntamientos de Finisterre, Cee, Corcubión, Dumbría y Carnota. La inclusión de estos escudos se debe a que sus territorios forman parte del litoral del ámbito geográfico que abarca el Museo. A los lados de estos escudos se encuentran emplazadas las luces de situación de un buque, y debajo sobresale el tifón de una sirena mecánica.

La sala dedicada al Salvamento Marítimo trata de recrear la evolución de los medios que se han empleado para el salvamento de vidas humanas a lo largo del siglo XX. A los botes salvavidas construidos en madera de tingladillo



Sala de Salvamento Marítimo.

### TEMAS GENERALES

le siguen los de hierro remachado y fibra de vidrio, hasta las actuales y modernas balsas salvavidas. En medio de ellos se exponen los diferentes modelos de los voluminosos, pesados y engorrosos equipos de radio de emergencia concebidos para ser utilizados desde estos botes. Como contrapunto a estos armatostes, en las paredes de esta sala destacan las pequeñas balizas de emergencia usadas actualmente en el Sistema CORPAS-SARSAT.

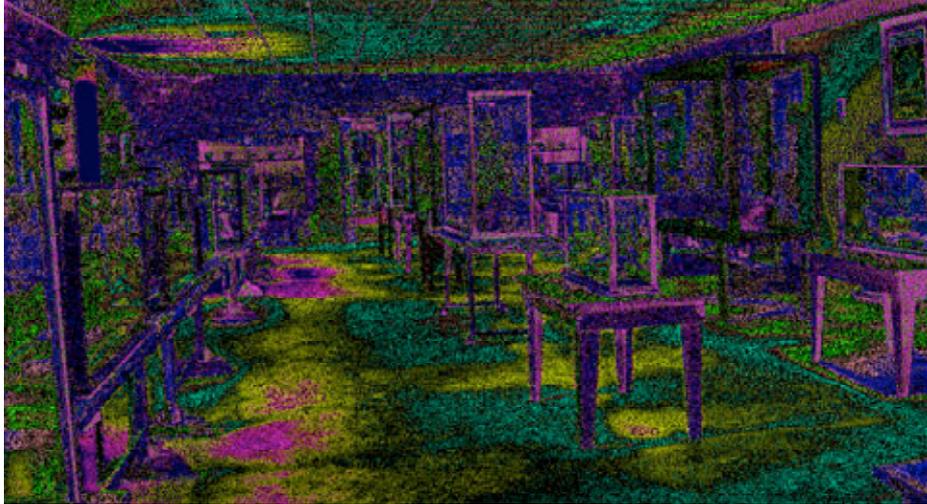
Por último, colgados del techo y de las paredes se exponen diversos tipos de motones y cuadernales, junto con escalas de gato y práctico, rabizas, guindolas, chalecos salvavidas, remos, etcétera.

En la Sala de Navegación se muestra una interesante y completa colección de bitácoras que han pertenecido a buques relacionados con la zona, junto con tres agujas giroscópicas, diversos tipos de telégrafos de órdenes de máquinas, así como varios equipos de radiotelefonía y radiotelegrafía, sondas, antenas e indicadores de presentación de radar, equipos Loran, receptores Navtex, sistemas gonios, pilotos automáticos, etc. En el lado izquierdo de la sala diversas ruedas de timón y servomotores dan una idea de los diferentes sistemas de gobierno de los buques.

Como dato destacable, reseñar que los mesados en donde se encuentra expuesta parte de estas piezas están formados por los cuarteles de las bodegas de los antiguos veleros de carga que se dedicaban al comercio de cabotaje, y



Sala de Navegación.



Sala de Maquetas.

sobre ellos están diversas agujas náuticas, entre las que destacan dos agujas secas Thomson.

En el año 2003, con motivo del V aniversario de la Fundación Castro-Rial, se procedió a la recuperación de una importante parte del ala oeste del edificio, dando origen a una nueva sala de exposición permanente que se pasó a denominar Sala de Maquetas, aumentando así en 150 m<sup>2</sup> la superficie expositora. En esta sala se albergan treinta y tres maquetas y veinticuatro siluetas de buques que o bien fueron construidos en los astilleros de la zona o bien ejercieron su actividad en estas aguas.

La colección consta de las maquetas de las antiguas embarcaciones tradicionales de la zona de la Costa de la Muerte dedicadas a la pesca, como la *Xeiteira* y la *Buceta*. También se exhibe una maqueta de un galeón, embarcación que se utilizaba para el transporte de mercancías entre las rías gallegas.

Entre todas ellas destaca una maqueta del crucero ligero *Blas de Lezo*, que se hundió al SO de cabo Finisterre el 12 de junio de 1932 después de tocar fondo al efectuar el paso entre el islote del Centollo y el cabo durante unas maniobras; la del



Maqueta del crucero ligero *Blas de Lezo*.

#### TEMAS GENERALES

navío *Santísima Trinidad*; la de la fragata *Nautilus*, antiguo buque escuela de la Armada, y la de una fragata del año 1835, cuyo casco se consiguió vaciando un tronco de cedro y que tiene un aparejo que permite el despliegue total de su velamen.

La Sala de Carpintería de Ribera y Maquinaria de Cubierta, situada en el nivel inferior del Museo, contiene una interesante exposición de plantillas de madera (gálibos) que sirvieron para la construcción de buques en los astilleros de la zona. Junto a ellas, y en un cuadro expositor, se muestran diferentes herramientas utilizadas por los carpinteros de ribera. También se encuentra expuesta una variada representación de maquinillas de maniobra, cabrestantes, chigres y molinetes, etcétera.

Divide el espacio entre esta sala y la contigua Sala de Motores un pequeño diorama formado por un buzo trabajando en un fondo marino que simula un naufragio. El conjunto es un homenaje a las familias especializadas en recuperación y desguaces de buques, que han formado verdaderas sagas en esta zona tan propicia a los naufragios.

Los objetos expuestos en la Sala de Motores corresponden a una serie de motores de combustión de diferentes épocas, entre los que destacan dos motores semidiésel, un Deutsche-Werke de cabeza caliente con dos cilindros y dos cámaras de fuego, y un Sheffle, también de cabeza caliente con dos cilindros pero con una sola cámara de fuego y que ha estado en funcionamiento hasta tiempos recientes. En las mesas, que también están formadas por cuarteles de

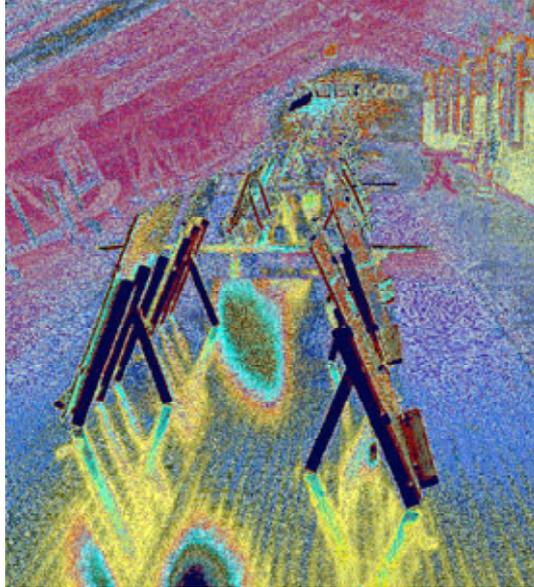


Sala de Motores.

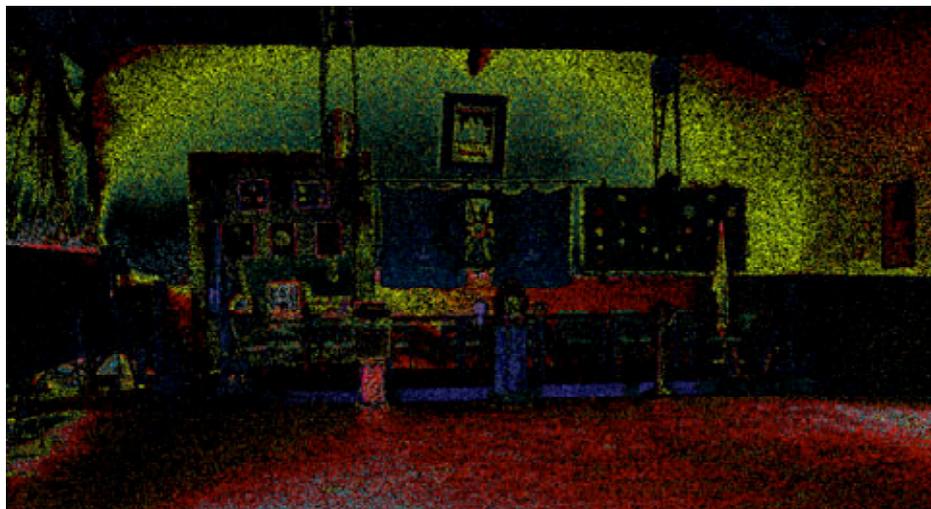
bodegas, se encuentran expuestas las diversas piezas que forman parte de los motores. En la parte posterior de esta sala se muestra una serie de motores eléctricos, dinamos, alternadores y compresores, así como el cuadro eléctrico de distribución de un buque mercante.

En el año 2002 se llevó a cabo la restauración de una antigua sala de gábilos que data de 1902 y que está situada en el ala norte del museo. Esta sala tiene una superficie de 360 m<sup>2</sup> y se dedica a exposiciones temporales. Su privilegiada configuración y situación ha permitido llevar a cabo una gran variedad de tipos de exposiciones.

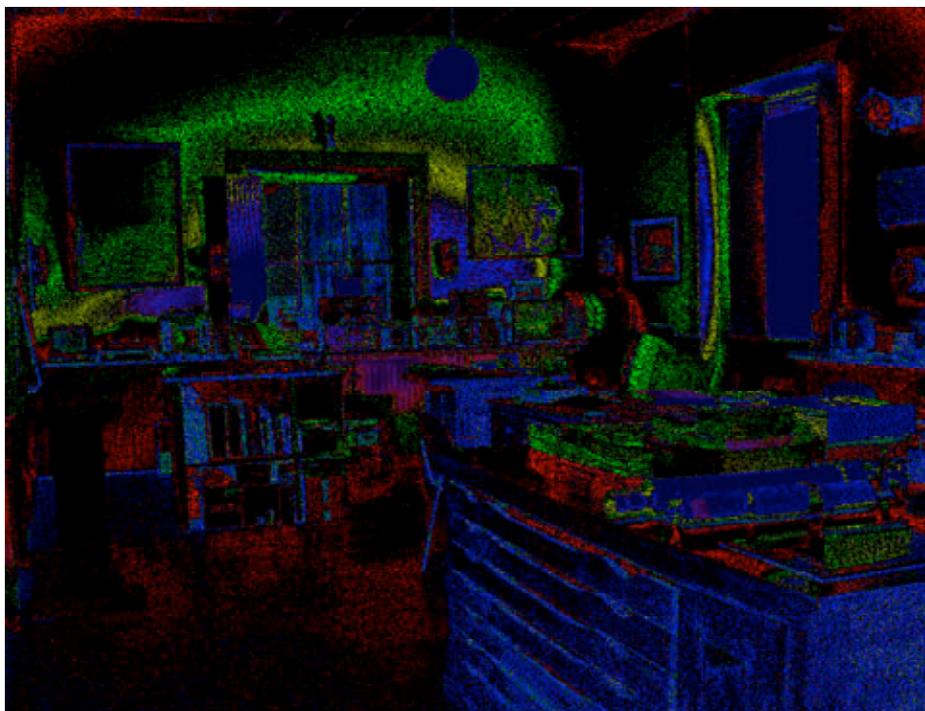
La Sala de Conferencias sólo se utiliza como tal en la época estival, ya que está situada al lado del patio central y por tanto al aire libre. En la pared norte



Sala de Exposiciones Temporales.



Sala de Conferencias.



Sala de Planos.

se muestran diversos aparatos de medida de los equipos de propulsión de los buques, tales como pirómetros, manómetros, termómetros, etc. El perímetro de la sala está decorado con anclas, hélices, gonios, bitácoras y pantallas de radar. Por último, suspendidos de las vigas se exponen aparejos reales, tecles, lanteones y palanquines.

En un cobertizo exterior adjunto se encuentran clasificadas 860 plantillas de madera (gálidos), que corresponden a buques construidos en los astilleros de la ría de Corcubión. La localización e información correspondientes a estas plantillas están informatizadas en una base de datos.

En la llamada Sala de Planos están ubicadas las oficinas administrativas del museo. En las vitrinas de esta sala se exponen diferentes sextantes, cronómetros de barco, alidadas, círculos de marcar, agujas magnéticas y barógrafos. En esta sala también están situados los dos planeros que contienen las 1.095 cartas náuticas que forman la cartoteca del museo. Aparte de este soporte físico, la cartoteca está digitalizada en una base de datos que permite su observación y estudio sin tener que acceder al soporte de papel.

La Biblioteca, informatizada, está situada en un pequeño cuarto anexo a la Sala de Planos y cuenta con 503 volúmenes. En sus estanterías también se archivan 2.629 documentos entre planos, presupuestos, etc., relativos a buques construidos en astilleros de la ría. Este archivo está informatizado en una base de datos que permite su fácil localización.

Por último, el almacén visitable se encuentra en el exterior, ocupando un espacio situado bajo la sala de Maquetas, con una superficie de 150 m<sup>2</sup>. Está dividido en varias áreas en donde están depositadas las diferentes piezas que no están expuestas.

### Actos culturales

Partiendo de la premisa de que la presentación o exhibición de objetos de valor cultural ha sido una función primordial de los museos, el Museo Marítimo «Seno de Corcubión» desde el primer momento de su creación ha tenido la firme convicción de que las exposiciones temporales son un buen medio para dar a conocer la cultura a las personas de nuestro entorno que, a veces, debido a la lejanía de los centros difusores de la cultura, no tienen ocasión de asistir a los mismos. Desde su creación se han realizado las siguientes exposiciones:

- Exposición de óleos de Celso López Octavio.
- Exposición de acuarelas de Luis Guillermo Guerra.
- Exposición de instrumentos náuticos.
- Exposición fotográfica «Corcubión y Cee, ayer y hoy».
- Exposición de maquetas.
- Exposición «O barco, o mar e mais nos».
- Exposición de fotografías «Personajes de una época».
- Exposición itinerante «Imágenes de Galicia».
- Exposición «Plácido Castro Rivas, el hombre, el empresario, el filántropo».

### Futuro

Como futuro inmediato, la Fundación Castro-Rial pretende conseguir los medios necesarios para que las colecciones del Museo formen parte importante de la recuperación y conservación del patrimonio histórico marítimo de la zona, y para ello está dando los pasos adecuados para dotar al museo de un proyecto museológico y museográfico que mejore la conservación de sus fondos, la ampliación y conservación de su biblioteca y la promoción de la investigación de los hechos históricos que han ocurrido en su área de influen-

### *TEMAS GENERALES*

cia. No se nos oculta que el camino a recorrer es largo y complicado pero, tanto por el legado histórico que nos han dejado nuestros ancestros como por el futuro de las nuevas generaciones, creemos que el esfuerzo a realizar merece la pena.

Si el amable lector ha tenido la paciencia de llegar hasta estas líneas, sólo me queda ejercer el agradable deber de todo buen anfitrión e invitarle a conocer este modesto Museo. En él encontrará una pequeña muestra de la historia marítima de esta entrañable zona de España llamada Fin de la Tierra por los romanos y fin del Camino de Santiago según la tradición cristiana. Con toda seguridad, a la mayoría de los lectores de esta nuestra REVISTA la vuelta a esta parte de Galicia, además de hacerle disfrutar de su extraordinaria historia, paisaje y gastronomía, le traerá muchos y entrañables recuerdos de sus navegaciones por estas aguas, unas veces tranquilas y otras turbulentas, pero siempre atrayentes por su bravura y grandiosidad.

