

Grabados de barcos antiguos en Baiona (Pontevedra)

ROSA VILLAR QUINTEIRO¹

Sumario

Baiona tiene una larga historia en la que la Edad Media presenta sin embargo muchas lagunas de conocimiento, a pesar de que la Villa tiene su crecimiento y gran desarrollo a partir de 1201 gracias al fuero concedido por el rey Alfonso IX; documento por otra parte conocido a través de copias, puesto que el original está perdido.

En los últimos años, desde la arqueología en el ámbito del Plan Especial de Protección del Casco Histórico (PEPCHAB) aprobado en 2011, han salido a la luz datos relativos a la Baja Edad Media. Además, el estudio de las marcas conservadas en la iglesia de Santa María, terminada en 1278 nos ha permitido descubrir grabados de embarcaciones medievales de gran calidad y definición de forma que podemos considerar esta iglesia como un documento fundamental para el conocimiento de diversos aspectos de la Edad Media baionesa. En este trabajo pretendemos aportar información hasta ahora inédita, para las futuras investigaciones sobre el rol desempeñado por este puerto en la construcción de barcos y el comercio marítimo europeo de la Baja Edad Media, aspecto al que recientes resultados arqueológicos también señalan.

Abstract

This paper offers information on the engravings of Medieval ships preserved at the church of Santa María in Baiona (Pontevedra), finished in 1278, which is manifested as a genuine document for the study of the Middle Ages through the engraved marks left by professional guilds. Thanks to the technical quality of the execution, it is possible to identify, in its main characteristics, two types of vessels constructed in the village in the Late Middle Ages, reflecting the importance of shipbuilders since then, while allowing to shed light on the role of this harbour in the European maritime trade during Late Middle Ages.

PRESENTACIÓN

Baiona es una villa costera en la fachada atlántica gallega, situada al SO de esta Comunidad Autónoma, en las Rías Bajas (Fig. 1). Fundada en 1201 por Alfonso IX, queda bajo su jurisdicción como Villa Real y con el nuevo nombre de Baiona. El documento fundacional concede privilegios jurídicos y económicos para favorecer su desarrollo (Alvarado Planas 1997; Villar 2016).

Este fuero contiene además importante información sobre la actividad comercial en su puerto ya desde finales del siglo XII (según se desprende de la fecha del documento, lo que permite apuntar que la actividad



Fig. 1. Localización geográfica de Baiona.

¹ Rosa Villar Quinteiro es doctora en Prehistoria y Arqueología y directora de la Casa de la Navegación en Baiona, Pontevedra. España. Mail: <museo.navegacion@baiona.org>

que recoge y sanciona con tasas ya existía previamente) y establece las tasas por la carga y descarga de mercancías –concediendo a la villa este privilegio–, al tiempo que enumera dichas mercancías y su procedencia. De ello se tiene que Baiona participaba en el comercio medieval atlántico con Portugal y Francia -Norte Europa a través de La Rochelle adonde llevaría cereales, carne, cueros y vino, siguiendo el contenido de la carta puebla. También vendía productos de la pesca al Mediterráneo y Sur peninsular. El derecho de salar pescado fue otro de los privilegios concedidos por Alfonso IX a la villa, convirtiendo estos productos (sardina salada, merluza y congrio seco) en la base de su comercio, lo que por otro lado les situó como demandantes de sal que traían del Sur Peninsular, Portugal o NO de Francia.

No obstante, encontramos importantes problemas para el estudio del comercio y la economía local en la Baja Edad Media, debido a la falta o pérdida de la documentación hasta finales del siglo XIV, lo que mantiene grandes vacíos en relación a este comercio marítimo en cuanto a fletes, puertos de destino, tipos de embarcaciones, etc (Ferreira Priegue 1988). Actualmente, desde la arqueología y el estudio de los documentos de su Archivo Histórico Municipal, se ha iniciado una línea de trabajo en vista a la obtención de nuevos datos.

El trabajo de campo arqueológico ha proporcionado resultados en relación a la localización de manufacturas foráneas –cerámicas originales de Normandía y llegadas por comercio marítimo ya a finales del siglo XIII- (Iglesias García, Villar Quinteiro, 2016), así como diversos tipos de embarcaciones antiguas grabadas, resultando de valor fundamental para una correcta interpretación del papel jugado por Baiona en el comercio marítimo a principios de la Baja Edad Media.

Para ello debemos tener en cuenta que el templo de Santa María es el más antiguo de la villa; su construcción se inicia en la segunda mitad del siglo XII y se termina en 1278 por la orden del Cister ya establecida en el monasterio de Santa María de Oia, reflejando un estilo románico de transición al gótico. Tiene planta basilical de tres naves (Fig. 2) con arcos apuntados que sustentan una cubierta de madera, pórtico abocinado con decoración geométrica y rosetón sobre la puerta con el motivo de la rosa de los vientos (Fotos 1, 2).

De importantes magnitudes, este monumento se convierte en auténtico documento sobre la Baja Edad Media por los motivos grabados de tipología diversa que muestran las dovelas de los arcos de su estructura soportante. Advertidos anteriormente por diversos autores, relacionándolas en conjunto con marcas de cantero (Taboada Táboas 1988, 1989), ahora nos centramos exclusivamente en los motivos de barcos para su definición estética y simbólica, su organización y distribución espacial en el interior del templo, así como el estudio documental y comparado con otros casos similares en Galicia, lo que nos permite avanzar en el conocimiento de la Edad Media de Baiona.

Para ello es necesario tener en cuenta la información que desde la arquitectura nos aporta un valioso marco cronológico en el que situar la interpretación de estos grabados. Ya hemos apuntado la cronología del templo –iniciado en la segunda mitad del S. XII y terminado en 1278 como reza en una inscripción en la fachada Oeste-. Nuestras marcas se localizan en las piezas que conforman la estructura soportante del mismo: dovelas de los arcos, lo que nos garantiza la ejecución en el mismo momento de su construcción y a la vez descarta la posibilidad de reforma posterior.

Además, de acuerdo a la técnica constructiva, sabemos que se empezaba a construir esa estructura soportante por la cabecera, avanzando hacia los pies. Este aspecto nos aporta una organización interna del conjunto general de las marcas que nos permite una

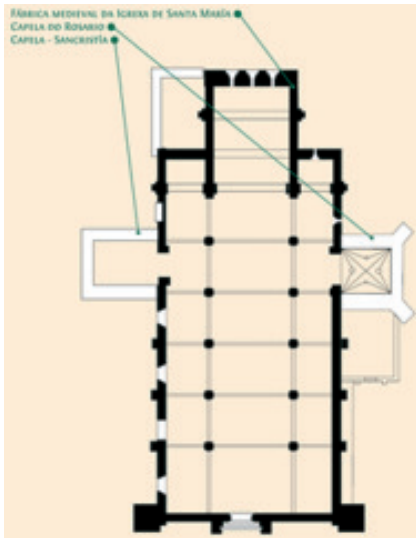


Fig. 2. Planta de la iglesia de Santa María de Baiona.



Fotos 1 y 2. Fachada de la iglesia de Santa María e interior del templo.

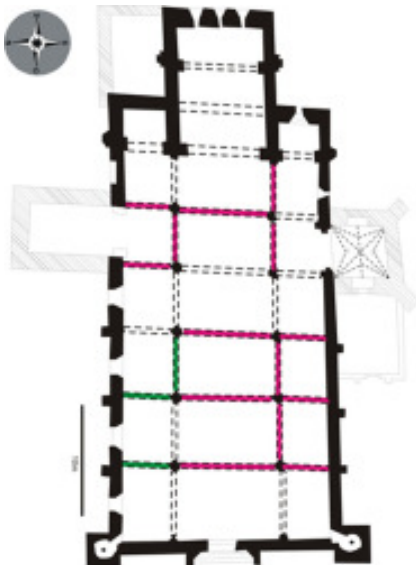


Fig. 3. Localización de las marcas en los arcos de las naves. Los grabados de barcos corresponden a los arcos verdes.

ordenación cronológica de las mismas en el interior del edificio: las más próximas a la cabecera son más antiguas o primeras que las que se despliegan a lo largo de las naves. En este sentido se observa un corte en el repertorio de las mismas hacia la mitad de la longitud del templo.

Por tanto y para situarnos cronológicamente, tendríamos un primer grupo de marcas, próximas a la cabecera que podemos situar en la segunda mitad del siglo XII y otro grupo distribuido desde la mitad de su longitud hacia los pies del templo en los que debemos considerar la posibilidad de que correspondan al final del siglo XII / inicios del XIII (Fig. 3).

En este segundo grupo de marcas se encuentran las que centran este trabajo: el análisis de las

² Para el análisis de las otras marcas, ver Vilar Misa, 2016: Actas del XXV Congrés de Glyptographie.



Fig. 4. Coca cantábrica representada en la portada de la catedral de Vitoria. Primera mitad del siglo XIV.

embarcaciones grabadas en el interior del templo en el marco cronológico señalado², pero también en otros motivos de embarcaciones en el exterior y que como veremos, su presencia en este edificio responde a criterios totalmente diferentes.

LAS EMBARCACIONES MEDIEVALES DEL INTERIOR DEL TEMPLO.

Los grabados en piedra de embarcaciones constituyen una de las fuentes principales para el conocimiento de las embarcaciones antiguas, cuestión difícil por sus escasas representaciones. A estas hay que añadir otras como miniaturas de manuscritos, tapices, mosaicos, vidrieras, monedas, sellos y libros técnicos de arquitectura naval, ya a partir del siglo XVI (Fig. 4, 5 y 6).

En nuestro entorno solo contamos escasos ejemplos de grabados de embarcaciones medievales en Santa María do Campo en A Coruña y Santa María do Azougue en Betanzos (Alonso Romero 1982, 1983; Erias Martínez 2014) lo que convierte el caso baionés en un ejemplo único en Europa, conservando en el interior dos grabados correspondientes a tipos diferentes de embarcaciones, con una ejecución minuciosa y clara, que facilita la identificación técnica de estas naves.

² Para el análisis de las otras marcas, ver Vilar Misa, 2016: Actas del XXV Congrès de Glyptographie



Fig. 5. Cocas castellanas, de la Crónica Troyana (Casado Soto 2012-2013).



Fig. 6. Sello del Concejo de S. Sebastián. 1297 (Casado Soto, 2012-2013).

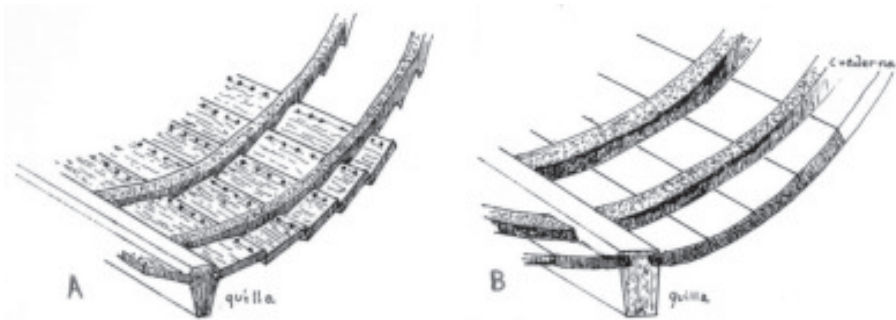


Fig. 7. Esquema de construcción a tingladillo (A) o a tope (B) (Alonso Romero, 2011: 125).



Foto 3. Marca de la Cofradía del Cuerpo Santo en la iglesia de Santa María.

En el interior del tercer arco fajón que desde la entrada, separa la nave izquierda de la central, encontramos un maravilloso grabado de línea fina pero nítida, que representa a una coca, también denominada Kog, koge, coque, coke, cogue... Citada en la obra de Ferreira Priegue (1988), comprobando ahora una incompleta descripción.

La coca es una nave de fondo plano utilizada para el transporte de mercancías en el Norte de Europa desde el siglo XII pero que alcanza su máximo desarrollo en el S. XIV con la Hansa: organización comercial monopolística con base en los puertos de Novgorod (Rusia), Bergen (Dinamarca), Londres, Brujas y Lübeck. El hallazgo en 1962 del pecio de la coca de Bremen, datada en 1380 representa un ejemplo de morfología clásica que aclara la técnica constructiva de estos barcos: fondo plano, roda y codaste rectos formando un ángulo marcado con el fondo; también recto el timón. Existen variaciones en las dimensiones, según su función y el medio náutico en el que navega.

Según Rieth (2016) la definición técnica del sistema de construcción de cocas se basaba en:

- Carpintería longitudinal ensamblada a una quilla, con roda y codaste rectos y el uso de cuadernas.
- Fondo plano montado a tope que pasa a formas curvas hacia el exterior (Fig. 7).
- Montaje del casco a tingladillo (Fig. 7), que se asegura con clavos de hierro. Se trata de un tingladillo inverso respecto al usado en las naves escandinavas, lo que representa gran conocimiento y pericia técnica.

La tradición escandinava de construcción naval si bien empleaba la técnica de tingladillo, ésta era inversa a la mostrada en las cocas, lo que descarta el origen vikingo de estas



Foto 4. Coca en la iglesia de Santa María.

embarcaciones. Para Rieth (2016), la tradición nórdica de la técnica de tingladillo de las cocas podría relacionarse con el contexto náutico frisón donde recogería la tradición de las barcas fluviales de fondo plano y extremos levantados.

LA COCA DE BAIONA, GALICIA

El grabado de la iglesia de Santa María recoge con toda claridad sus principales características técnicas: casco a tingladillo, roda, bauprés, codaste y un timón de pala ancha y curva hacia el interior del barco –elemento singular-, mástil centrado, vela recogida en la verga y castillo de popa almenado; además tiene el ancla echada y las banderas al viento en el mástil, soplando del Oeste.

Según Ferreira Priegue (1988) la coca del templo baionés presenta modificaciones técnicas que le distinguen de la coca nórdica, como la forma del timón curvado hacia el interior y de pala más ancha (Foto 4, Fig. 8). Ahora también añadimos la presencia de un castillo de popa almenado, lo que la convierte en una embarcación de alto bordo, comercial pero también capaz de intervenir con funciones militares de transporte y apoyo cuando sea necesario. No se representa el castillo de proa, elemento que puede aparecer en los tipos castellanos y nórdicos (Fig. 5).

La coca como embarcación utilizada en el comercio europeo durante la Edad Media, de origen nórdico, muy marinera, se fue adaptando a las características náuticas en otros puntos de Europa, llegando incluso al Mediterráneo en el tipo conocido como coca mallorquina (Ferreira Priegue 1988). Los vascos ya construían a tingladillo en el siglo XII

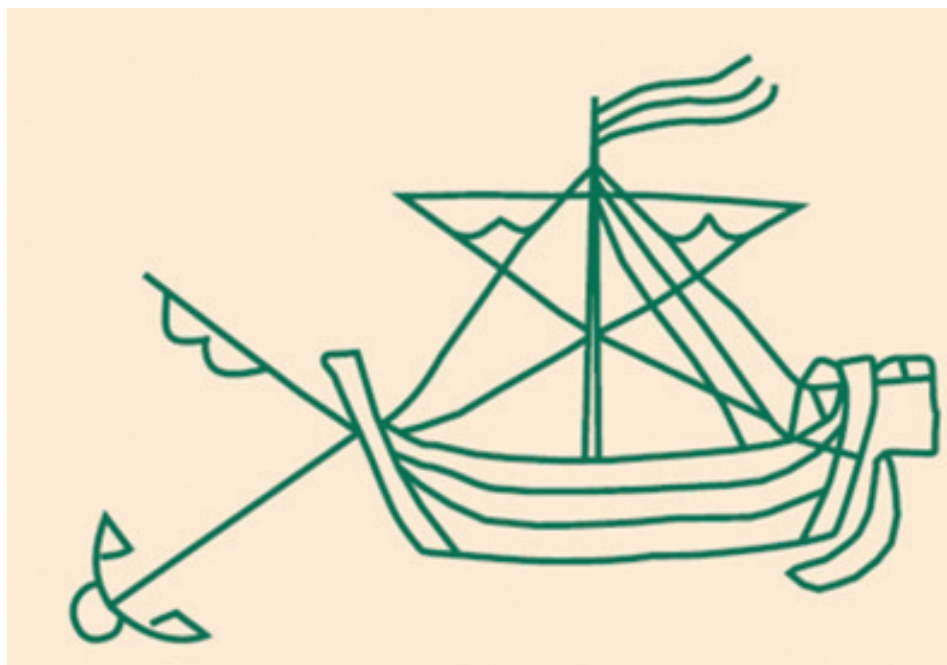


Fig. 8. Diseño de la coca de la iglesia de Santa María.

y en general los puertos castellanos, siendo Bayonne un gran centro constructivo hasta el punto de acuñar la denominación de «coca bayonesa». Por entonces, la vela ya había desplazado a los remos como sistema de propulsión y el timón ya se situaba a popa, dejando de ser lateral.

La comparación con los otros dos grabados gallegos mencionados calificados igualmente como cocas, señala modelos con características diferentes a las descritas. Así, Alonso Romero (1983) describe la embarcación grabada en Santa María de Azogue (Fig. 9) con un casco ejecutado «a tope» no a tingladillo, aspecto definitorio de las cocas, como hemos visto. Otros investigadores han propuesto el término de «nao» para esta embarcación (Ferreira Priegue 1988: 270). De cronología incierta, pues se trata de un grabado que se extiende sobre 4 sillares de muro, lo que demuestra su ejecución posterior a la construcción del templo en la segunda mitad del S. XIV (Alonso Romero 1983:14).

En cuanto al grabado de Santa María do Campo (Fig. 10), el esquematismo de esta representación no permite un análisis muy extenso, considerándola coca por el ángulo de su perfil.

CRONOLOGÍA DE LAS COCAS

Existen cocas desde los siglos XI-XII según los pecios daneses conocidos (Rieth, 2016) y lo dicho para la construcción a tingladillo en Bayonne, quizá por encontrarse este puerto en un área de influencia cultural nórdico a través de Inglaterra. El máximo desarrollo de estas embarcaciones se produce con la aparición de la Hansa en el siglo XIV. En este contexto, el grabado de la coca de la iglesia de Santa María de Baiona de Galicia encuadrable

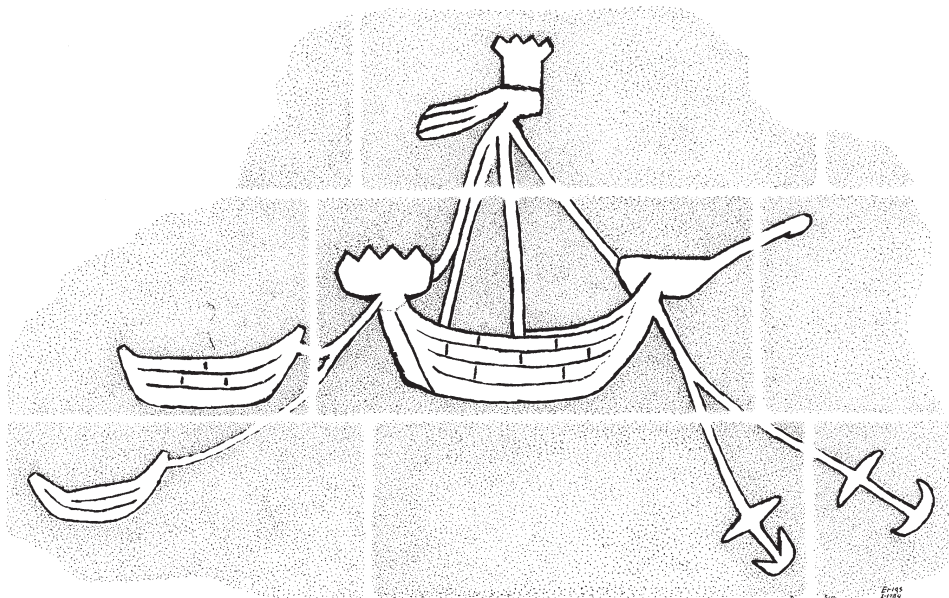


Fig. 9. Santa María do Azougue. Betanzos (Alonso Romero 1983: 11). Dibujo: Alfredo Erias.

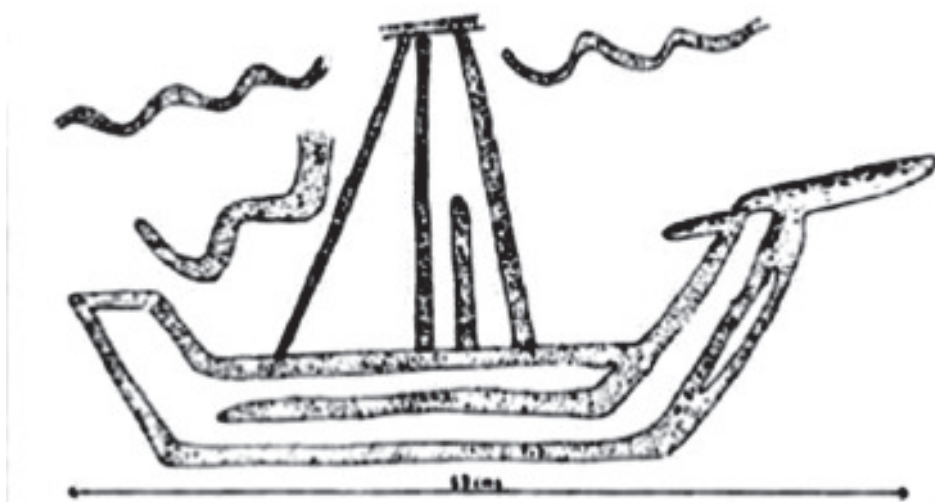


Fig. 10. Santa María do Campo. A Coruña (Alonso Romero 1983: 11).



Foto 5. Grabado de una barcha / barca en la iglesia de Santa María.



Fig. 11. Diseño de la barcha / barca de la iglesia de Santa María.

en la primera mitad del siglo XIII como límite cronológico superior, supone una cronología temprana que sitúa a esta coca y este puerto en el ámbito naval y comercial europeo.

LA BARCHA / BARCA DE BAIONA

La barca fue el barco de comercio y transporte de mercancías por excelencia, si bien hasta ahora no se disponía de una representación clara de este tipo.

En relación espacial con el grabado de la coca, encontramos en el segundo arco de la nave izquierda del Evangelio (Fig. 3) (de forma que las dos embarcaciones están colocadas perpendicularmente entre si) otra representación de embarcación realizada con trazo rotundo por su anchura y profundidad, permite identificar una *barcha* o barca. De nuevo nos



Fig. 12. Marca de la Cofradía de Cuerpo Santo.

encontramos con una embarcación comercial muy utilizada en la Edad Media por franceses, los puertos de Castilla, Galicia y Portugal, entre otros.

También en este caso sus características técnicas están perfectamente recogidas: casco a tingladillo y con la característica forma de bañera ancha, tenían quilla y cuadernas, así como tillado corrido (Ferreira Priegue 1988: 247); pero además este grabado muestra nueva información técnica como la roda, codaste y bauprés prolongados, un mástil central, con estays pero sin representación de velamen. Destacan dos castillos: a proa y popa – almenado- y obenque a estribor, destacando la pala del timón de gran tamaño y abierta hacia afuera (Foto 5, Fig. 11).

Esta representación viene a resolver las lagunas existentes sobre la morfología de este tipo de embarcación, solo conocida en el pecio londinense datado en el siglo XV, de origen desconocido y que solo informa de la técnica constructiva del casco (Rieth 2016). Nuevamente es el fuero de Baiona de 1201 la primera documentación que habla de este tipo de embarcación –concretando su procedencia francesa- y posiblemente fue la embarcación comercial más usada en Galicia hasta todo el siglo XV. En cuanto a su origen, hasta ahora se consideraban llegadas del Cantábrico pero este grabado aporta además el dato de su temprana construcción también en Baiona.

La actividad constructiva en los puertos gallegos ya fue aludida por Fernando III, si bien la falta de investigación sobre estos, para la Baja Edad Media hace que la información disponible sea escasa.

Este grabado es inédito y refuerza la importancia de la actividad constructiva y comercial marítima ejercida por las gentes de mar de Baiona desde momentos muy tempranos. Desde el punto de vista iconográfico, estas dos representaciones constituyen un detallado y valioso documento único para el conocimiento de las embarcaciones medievales en un momento muy temprano en relación a otras áreas geográficas y puertos (Casado 2012-2013).

Estudios sobre el comercio marítimo realizado en los puertos castellanos (Orella Unzué 2003) sitúa en el siglo XIV a comerciantes hanseáticos del Norte de Europa llegando a

Galicia y Portugal en su búsqueda de sal e incluso a finales de este siglo barcos prusianos de Danzing llegan con peregrinos a Santiago; además de productos. Será Brujas el puerto de encuentro entre hanseáticos e hispanos, sin descartar posiblemente las embarcaciones de Baiona, como las que acabamos de describir.

COFRADÍA DE LAS GENTES DEL MAR

Estos barcos grabados forman parte de las marcas identificadoras de las cofradías profesionales de la Baiona bajomedieval que contribuyeron económicamente en la construcción del templo (Ramos 1927; Taboada Táboas 1986; Vilar Misa 2016; Villar Quinteiro 2016). Pero no se limitaron a plasmar únicamente sus marcas profesionales, también sus herramientas o utensilios relacionados con su actividad, aportando un rico y singular repertorio.

El análisis de estas marcas informa del importante desarrollo socio económico de la villa en momentos muy tempranos, con una sociedad y economía plenamente desarrolladas, que incluía canteros, herreros, carpinteros, alfayates, tejedores, zapateros, carniceros, panaderos, etc.³ propio de un núcleo urbano.

En este trabajo debemos ocuparnos de una de las principales cofradías de la época relacionada con el mar: la del Cuerpo Santo -*Corpo Santo*- como otra denominación de San Telmo o cofradía de las gentes del mar (marineros, pescadores y quizá constructores de barcos).

La marca de esta cofradía consiste en una cruz polilobulada acompañada de un anzuelo (Foto 6, Fig. 12), que se repite en numerosas dovelas de la nave central. Estas marcas del *Corpo Santo* se distribuyen a partir de la mitad del templo hacia los pies; constatación que nos indica que la intervención de esta cofradía en su construcción se produce en un momento no inicial de la misma, sino algo más tarde en un momento avanzado (quizá ya en el S. XIII), para terminar la segunda mitad del edificio, junto a las demás cofradías.

Fray Pedro González Telmo, natural de Palencia, vino con Lucas a predicar a estas tierras, donde murió con fama de santo por supuestos milagros que había obrado. Precisamente uno de estos milagros se relaciona con la recuperación de la vista por parte de un marinero, lo que contribuyó al surgimiento de su devoción entre la gente del mar. Fue beatificado en 1254 por Inocencio IV (Sandoval 2015). Su entierro en la catedral de Tui, a cuya diócesis pertenece Baiona, explica la rápida propagación de esta devoción entre los marineros de la diócesis. Si recordamos que la iglesia de Santa María se terminó de construir en 1278, tenemos que la cofradía bajo la advocación del Cuerpo Santo o de San Telmo de Baiona sería la más antigua de la que tenemos noticia a través de sus marcas en las dovelas de los arcos de dicho templo, lo cual no es extraño debido a la fuerte relación de Baiona con las gentes del mar. Sus aportaciones a la construcción del templo indican la fortaleza económica de este sector económico ya en el siglo XIII.

A principios del S. XIX todavía se conoce la existencia de varias cofradías del mar - Dulce Nombre de Jesus, la Patrona, San Roque, San Telmo y San Antonio de Mar-, entre las que se mantiene la cofradía de San Telmo (Ramos 1927). Por este mismo autor sabemos que desde antiguo «*El gremio de mareantes tenía la preferencia del altar mayor, lo mismo que llevar la imagen de la Anunciada, patrona titular de la iglesia colegial en las procesiones*» (Ramos 1927).

³ Para más información consultar Vilar Misa, C. (2017): «Marcas medievales grabadas en la piedra. Santa María de Baiona. Pontevedra. España». *Actas del XX Colloque International de Glyptographie*.



Foto 6. Grabados de barcha y herramientas de constructor de barcos (taladro y berbiquí) en el mismo arco.



Foto 7. Lauda sepulcral con grabados. En el centro, taladro de carpintero de ribera.

En la nave izquierda, junto a la marca del Cuerpo Santo y embarcaciones, aparecen dos representaciones de herramientas de carpintero de ribera, constructores de embarcaciones, lo que nos hace sospechar que esta actividad estaba vinculada a la cofradía. Se trata de dos diseños de taladros, uno de eje recto (interpretado de forma errónea hasta ahora como ancla) y otro de eje curvo o berbiquí (Foto 6).

La particularidad de esta representación de taladro es que la encontramos en una lauda medieval de piedra granítica recuperada como elemento reutilizado en la pavimentación de la calle del lateral izquierdo de la iglesia (Villar 2010, 2015) (Foto 7).

Esta relación simbólica nos permite por un lado, suponer que la pieza perteneció a la tumba de un constructor de barcos y por otro, nos ofrece una cronología para la misma que podemos situar en el S. XIII pudiendo llegar incluso al XIV.

Estos grabados señalan la importancia de las cofradías profesionales desde la segunda mitad del siglo XII, según el inicio de construcción de la iglesia de Santa María. Además de constructores de barcos y hombres del mar –marineros y

mareantes- vinculados al Santo Espíritu o San Telmo, están representadas otras cofradías que agrupaba artesanos de diversas actividades (véase Vilar Misa 2017).

Un paralelo social y económico próximo se encuentra en Betanzos, donde el estudio de las marcas gremiales de sus iglesias, permite la identificación de gremios profesionales semejantes a los de Baiona. Concretamente, el gremio de marineros o mareantes, con su patrón S. Miguel Arcángel, se localizaba en la iglesia parroquial de Santa María do Azogue. Se conocen las actas de la constitución de esta cofradía el 10 de enero de 1580 en las que, no obstante, se alude a «ordenanzas anteriores muy antiguas» (Erias Martínez 2014: 136). En el interior de la citada iglesia y lado del Evangelio, se encuentra un espectacular barco, tipo «cog», probablemente de origen nórdico (Alonso Romero, 1983). Además, Erias (2014: 135) aporta un nuevo grabado incompleto de embarcación de palo alto en esta misma iglesia, situado en el contrafuerte del muro Sur. Se trata de un casco grande con timón de codaste y se aprecia la base del mástil. Además, otros motivos relacionados con este gremio son los peces grandes (con un posible túnido) repartidos por el edificio (Erias Martínez 2014: 138).



Foto 8. Grabados de barcos en el exterior de la iglesia de Santa María.

Foto 9. Grabado parcial de otra embarcación, en un sillar del zócalo exterior del templo.



Con todo, vemos que para el estudio de la sociedad medieval, la lectura de las marcas grabadas en ocasiones convierten a nuestras iglesias en auténticos documentos, que además pueden verse complementadas con la iconografía plasmada en laudas, del que Noia es un magnífico exponente (Torres Reino 1990; González, Xogaina 2003).

OTROS GRABADOS DE BARCOS ANTIGUOS

Presentamos ahora una particularidad que se produce en el mismo templo de Baiona pero que tiene una interpretación totalmente diferente y cuya localización actual se debe totalmente al azar puesto que se trata de grabados que se encuentran en posición secundaria, no en su ubicación original.



Fig. 13. Diseños de barcos prehistóricos grabados.

En el exterior de la iglesia, lateral derecho, podemos observar dos sillares del zócalo que conservan restos de grabados que ya existían en el afloramiento granítico sobre el que posteriormente los canteros extraen la piedra para estos sillares. Esto provocó que en algún caso, los motivos grabados estén cortados, dejando las figuras incompletas.

Del análisis de los mismos se obtiene que nos encontramos ante grabados de trazo simple en el que aún se aprecia el punteado como técnica de inicio, de concepción muy básica, pero que representan embarcaciones.

En uno de los sillares podemos apreciar dos tipos casi completos (Foto 8, Fig. 13) compuestos por el casco –rematado en extremos curvos–, mástil central y estays a proa y popa, aunque no se representan velas.

A pesar de la simpleza de la representación podemos analizar las partes:

-El casco: representado por línea simple, el perfil de estas naves se caracteriza por una forma lisa para el cuerpo y los remates de proa y popa en línea curva en S un poco prolongados. Esta distinción de la proa también nos indica una navegación hacia la derecha de la composición.

-El mástil está centralizado.

-Los estays sujetan el mástil prácticamente en los extremos de la nave.

-También se aprecia en la nave de la derecha, un trazo recto e inclinado sobre la borda que se correspondería con un timón lateral, sobre estribor. En la nave superior no estoy segura de los trazos que parecen formar una bolsa en el lado de estribor (Foto 8).

Además, podemos decir que este sillar conserva una composición de la navegación, al incluir elementos topográficos del paisaje –montañas- y cazoletas que podrían corresponder a la posición de determinados astros o planetas (¿) lo que parece indicar la intencionalidad de la escena de navegación.

En el sillar que le sigue, a la izquierda, vemos restos de un grabado pero que está cortado: pudiera tratarse de otra embarcación, apreciándose la mitad del casco. Diferente de las anteriores, esta conserva lo que podría ser una tienda con dos mástiles: uno a cada lado de la tienda que convergen en altura y quizá dos anclas a proa –trazos convergentes en extremo del casco- (Foto 9, Fig. 13).

Según las características comentadas, no encontramos criterios técnicos específicos que permitan la definición de los tipos de naves: roda y codaste prolongados en suave

curvatura, timón lateral -además de representación de una tienda-, son aspectos generales que no ofrecen una relación determinante con tipos específicos de embarcaciones antiguas.

El uso de tiendas aparece en embarcaciones mediterráneas, conociéndose representaciones de fines del II milenio aC (Alonso Romero 2011).

Para las dos primeras embarcaciones descritas, aspectos como la posición central del mástil y la representación de timón lateral, indican cronologías antiguas, pero amplias, conservándose en la tradición vikinga donde incluso llegaron hasta la Edad Media

(Landström 1964:69), con ejemplos nórdicos de la Alta Edad Media, como el grabado de Karlby en Dinamarca, fechado en el siglo VII (Fig. 14) (Alonso Romero 2011: 95) aunque se admite que pueda ser algo posterior. Las coincidencias generales de su esquema técnico son claras: forma del casco, posición del timón y mástil bastante centralizado, por lo que podríamos estar ante embarcaciones de la Alta Edad Media procedentes del Norte europeo grabadas en bloques graníticos que fueron posteriormente explotados para la construcción de la iglesia de Santa María en la segunda mitad del siglo XII.

Es muy probable pues que estemos ante una escena de entrada de naves nórdicas (vikingas) en la ría (por el Norte de las Cíes) en algún momento de la Alta Edad Media.



Fig. 14. Grabado de Karlby en Dinamarca (Alonso Romero 2011:95).

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ROMERO, F. (1983): «La embarcación de Santa María do Azougue (Betanzos)», *Anuario Brigantino*: 11-16.
- ALONSO ROMERO, F. (2011): «Embarcaciones prerromanas del área atlántica europea», *Anuario Brigantino* nº 34: 93-158.
- ALVARADO PLANAS, Javier (1997): «Fueros y cartas pueblas inéditas de Galicia», *Anuario de Historia y del Derecho Español*, nº 67: 141-152.
- ÁVILA Y LA CUEVA (1995): *Historia Civil y Eclesiástica de la Ciudad de Tuy y su Obispado. 1852. II. «Villas, Arzobispados, Parroquias, Montes, Ríos, Islas»*. Consello da Cultura Galega. Edic. Facsímil.
- CASADO SOTO, J. L. (1991): «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico» en TORRES RAMÍREZ, B (coord.): *Andalucía, América y el mar*. Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América, Univ. Santa María de la Rábida, Universidad Internacional de Andalucía: 121-144.

- CASADO SOTO, J. L. (2012-13): «Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las Cantigas de Santa María», *Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes*, N° 8: 191 – 219.
- ERIAS MARTÍNEZ, Alfredo (2014): *Iconografía de las tres iglesias góticas de Betanzos: San Francisco, Santa María do Azougue y Santiago*. Briga Edicións y Xunta de Galicia, Betanzos.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa (1988): *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza. Colección Documentos Históricos
- FERREIRA PRIEGUE, E. (2009): «Pesca y economía regional en Galicia» en VVAA: *La Pesca en la Edad Media*. Sociedad Española de Estudios Medievales, 1: 11-34.
- GONZÁLEZ, C.; XOGAINA, S. (2003): *La iglesia y cementerio de Santa María A Nova de Noia*. Diputación Provincial A Coruña.
- IGLESIAS GARCÍA, P.; VILLAR QUINTEIRO, R. (2016): «Cerámicas medievales de importación localizadas en el casco histórico de Baiona», *Boletín IEV* n° 21:97-114.
- LANDASTRÖM, B. (1964): *El Buque*. Ed. Juventud.
- ORELLA UNZUÉ, J.M. (2003): «Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa: 1452-1526», *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4: 65-114.
- RAMOS, H. (1927): *La Colegiata de Baiona*. Baiona. Biblioteca Pública Municipal de Baiona. Inédito.
- RAMOS, H. (1931): *Memorial del Pleyto de la villa*. Baiona. Biblioteca Pública Municipal de Baiona. FL/115. Copiado del original [s.n.]. Inédito.
- RIETH, E. (2016): *Navires et construction navale au Moyen Âge. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée*. Picard. París.
- SANDOVAL, Fray Prudencio de (2015): *Antigüedad de la Ciudad y Iglesia Catedral de Tuy y de los obispos que se sabe aya avido en ella*. Braga (Portugal). En casa de Frutuoso Lourenço de Basto. Anno 1610. Edición Facsímil. Ed. Máxtor. Valladolid.
- TABOADA TÁBOAS, A. (1986a): «Notas para un mapa glyptográfico de la Diócesis de Tuy», *Actas del V Coloquio Internacional de Gliptografía*. Pontevedra: 739-750.
- Ídem. (1986b): «La Iglesia de Santa María. Bayona de Miñor», *Actas del Coloquio Internacional de Gliptografía de Pontevedra*. Vol. 2: 751-766.
- Ídem (1989): «Bayona de Miñor. Apuntes para una ficha etnográfica. Marcas de propietario», *Actas del Colóquio Santos Graça de Etnografía Marítima, Póvoa de Varzim*, T. IV: 19-27.
- TORRES REINO, X. M. (1990): «Laudas profesionales con marcas marineras en el cementerio de Santa María a Nova de Noia», *Actes du VII^{ème} Colloque International de Glyptographie de Rochefort-Sur-Mer*.
- VILAR MISA, C. (2016): «Marcas de las cofradías medievales en la iglesia de Santa María de Baiona» en *Actes du XXe Colloque International de Glyptographie de Joyeuse* (France, Ardèche), CIRG: 111-126.
- VILLAR QUINTEIRO, R. (2010): «El cementerio medieval de Santa Liberata. Baiona. Pontevedra», *Boletín Auriense* XL: 81-108.
- VILLAR QUINTEIRO, R. (2015): «Nuevas marcas grabadas en laudas medievales de Baiona. Pontevedra», *Boletín Auriense*, n° 45: 101 – 118.
- VILLAR QUINTEIRO, R. (2016): «Dos grabados de barcos medievales en la iglesia de Santa María de Baiona. Pontevedra. España», *Actes du XXe Colloque International de Glyptographie de Joyeuse* (France, Ardèche), CIRG: 95-110.