

La embarcación de la moneda de la necrópolis de Adro Vello (O Grove, Pontevedra)

FERNANDO ALONSO ROMERO *

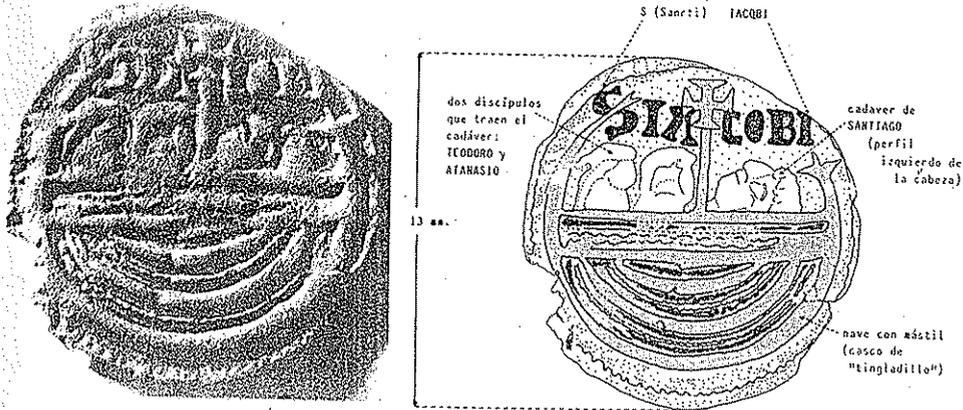


Fig. 1.—Anverso de la moneda de Adro Vello según el Profesor Carro Otero

El Profesor Carro Otero, de la Universidad de Santiago de Compostela, que dirigió una interesante excavación en la necrópolis de Adro Vello (O Grove, Pontevedra), —donde aparecieron restos arqueológicos de épocas comprendidas entre los siglos III y XVIII— encontró durante la campaña de 1985 una moneda compuesta de una aleación de plata y cobre que tiene en el reverso un león y alrededor una inscripción que dice «Ferdinandus Rex». En el anverso hay otra inscripción: «S. Iacobi» a ambos lados del mástil de un barco en el que se ven tres figuras, que parecen dos cabezas y parte de sus troncos situados cerca de la popa. En la proa se distingue otra cabeza acostada. El Profesor Carro dice que «esto es el clásico tema de la traslación del Apóstol que según la tradición muere decapitado en Jerusalén, lo llevan al puerto de Jafra y sus discípulos lo traen en barca hasta Iria Flavia entrando por la ría de Arousa» (Alvarez Fariñas, 1985; 64). (Fig. I). La moneda pertenece al reinado de Fernando II de León, por lo tanto, a la época comprendida entre 1157 y 1188, según opinión del Profesor Carro, para el que este hallazgo tiene un gran valor no sólo por ser una pieza numismática única, sino también porque «representa un testimonio muy valioso para la

tradición jacobea». (*El Correo Gallego*, 2, II, 1986, 19).

Dejando a un lado el discutido tema legendario de la traslación del Apóstol, me voy a ocupar solamente de varios aspectos de esta moneda que no han sido advertidos todavía y que incrementan su valor arqueológico e histórico, al tiempo que plantean unos difíciles problemas a la hora de analizar el tipo de embarcación que aparece en ella. En primer lugar, hay que tener en cuenta que la moneda mide solamente 13 milímetros de diámetro, lo cual dificulta a simple vista su estudio puesto que hay que recurrir a una potente lupa para observar todos sus detalles; tarea que efectuó pacientemente el Profesor Carro, autor del dibujo de la Figura I. Gracias a él podemos realizar el análisis de una embarcación sobre la que se sabe muy poco, y nunca se sospechó que pudiera haber navegado por las costas gallegas, ante la falta no sólo de testimonios arqueológicos sino también iconográficos.

Aunque las representaciones de barcos en las monedas son con frecuencia el único medio de información de que disponemos para poder averiguar cómo eran las embarcaciones de otras épocas (Muckelroy, K. 1978, 439), no debemos olvidar tampoco que son una fuente

(*) Fernando Alonso Romero es profesor del departamento de Inglés en la facultad de Filología de la Universidad de Santiago de Compostela y especialista en temas de navegación histórica.

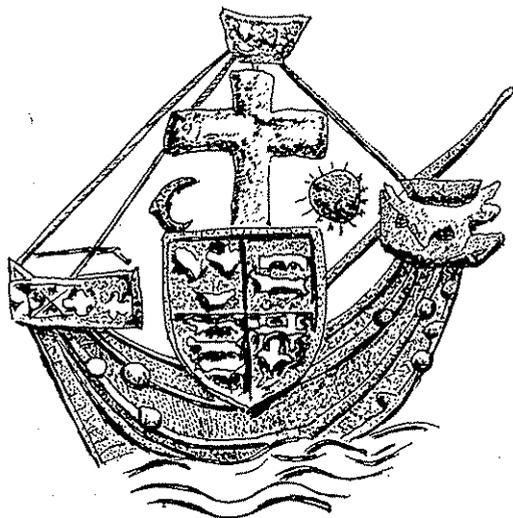


Fig. 2.—Un «hulk» representado en una moneda inglesa de la época de Eduardo IV. Año 1473. Es un claro ejemplo numismático con un modelo de embarcación obsoleta ya a finales del siglo XV

muy parca en datos, no sólo por la falta de precisión en el diseño de las líneas de los barcos, sino también por los anacronismos que ofrecen a veces al representar modelos de épocas anteriores a la de la fecha de acuñación. Lo cual nos obliga a ser muy cautos al datar este tipo de embarcaciones (Farrel, A.W. 1979, 241). (Fig. 2).

Sobre la fecha de acuñación de la moneda de Adro Vello no hay duda alguna, mediados del XII. Tampoco tenemos dificultades para clasificar la embarcación dentro del tipo generalizado de las embarcaciones nórdicas de construcción en tingladillo, que predominaban por esa época en las costas atlánticas europeas. Pero quedarnos satisfechos con este análisis tan escueto, es desperdiciar la oportunidad de poder ver otras cosas. Por ello, y sin dejar de tener siempre presente las imprecisiones que puede haber en el diseño de esta embarcación, y la posibilidad también de que sus líneas sean ficticias, anacrónicas o distorsionadas para adecuarlas a las reducidas dimensiones de la moneda, vamos a comenzar su análisis detenido dando por reales, y dentro de las características generales de las embarcaciones de esa época en las latitudes mencionadas, 4 aspectos principales:

1.— Se trata de una embarcación de construcción en tingladillo.

2.— Lleva en el centro un sólo mástil en candela.

3.— Mascarón de proa que parece representar una cabeza de animal. Elemento típico de las embarcaciones vikingas y normandas



Fig. 3.—La embarcación del sello de Lübeck del año 1256. (Según Ellmers, D. 1979, fig. 1.15)

(Figs. 3,4). El mascarón de popa es más elevado y termina en un adorno bifido que también encontramos en embarcaciones anteriores y posteriores a la fecha de esta moneda. (Figs. 4,5,6,7).

4.— El mástil va rematado por una cruz semejante a la que aparece en los sellos de las villas de numerosas ciudades europeas contemporáneas a la moneda, e incluso en el siglo IX. (Figs. 8, 5A).

Hasta aquí no tenemos dificultades ni tampoco dudas para admitir que es una embarcación del Atlántico norte o del Cantábrico, y que se parece mucho a las de la época. Pero debemos ser más minuciosos y precisos, porque hay tres datos muy claros que hemos omitido en la relación anterior, y que son en realidad los más interesantes:

1.— Si nos fijamos con atención veremos que el forro del casco en tingladillo va formado por una serie de líneas curvas, que se elevan en sus extremos hacia las bordas del casco, pero que no terminan ni en la regala ni en la roda o el codaste, sino en un cinta recta que va de popa a proa. Paralela a ella hay otra cinta igual. (Fig. 1).

2.— Las dos cintas que van de popa a proa se montan sobre la roda. No hay muestras en la regala ni de chumaceras, ni de falucheras como en los barcos vikingos. Aunque esto no quiere decir que no las tuviera en la realidad.

3.— Otro dato sorprendente es que el tingladillo es invertido, es decir, la parte superior de las planchas del costado montan sobre la parte inferior de la hilada superior. Esta forma

de reprimata
tratará
«negativ
«positiv
Pero co
pensar
real.

Alg
son pur
del orf
«casua
gráfico
crean
guar q
carece

En
tres c
naval

1.

truido

2.

plano

1983,

3.

1976.

E

ba be

nav

eran

men

figur

testi

XIII

das

roda

form

men

de representar el casco tendría sentido si se tratara de un sello, donde se reproduce el «negativo» del barco para poder obtener el «positivo» al estamparlo en la cera o el lacre. Pero como se trata de una moneda tenemos que pensar que se reproduce fielmente su aspecto real.

Alguien podría objetar que estos aspectos son puras casualidades o producto del capricho del orfebre, pero el caso es que se trata de tres «casualidades» que tienen paralelos iconográficos en otros ejemplos europeos, y que crean una enorme dificultad al intentar averiguar qué tipo de embarcación es. Además se carece de testimonios arqueológicos.

Entre los años 1100 y 1400 se produjeron tres cambios importantes en la construcción naval del Norte de Europa:

1.— El perfeccionamiento del casco construido en tingladillo.

2.— El paso de la embarcación de fondo plano al «cog» (Alonso Romero, 1982, 249-254, 1983, 11-15).

3.— La aparición del «hulk» (Greenhill, B. 1976, 250). (Figs. 2,5,7,9,10, 11).

El aspecto general del «hulk» se diferenciaba bastante del de las embarcaciones escandinavas y del de las frisonas. Sus proporciones eran curvas, tanto lateral como longitudinalmente, y carecía de roda y codaste. (Ver las figuras anteriores y la nº 12). En casi todos los testimonios iconográficos de los siglos XI, XII y XIII, que representan embarcaciones normandas y de los Países Bajos, no hay muestras de rodas ni de quillas; lo que hace suponer que el forro de los cascos cubría a éstas total o parcialmente, a diferencia de las embarcaciones vikin-



Fig. 4.—El Arca de Noé. Miniatura del manuscrito del siglo XI, *Caedmon's Poems*

gas que dejaban al aire las rodas y las quillas. (Figs. 3,4,6,8,16).

El nombre de «hulk» deriva de de la palabra griega *ὄλκας* (barco de carga) (Crumlin-Pedersen, 1972,187). Los orígenes del «hulk» son desconocidos. La mayoría de los autores sugieren que la embarcación de Utrecht, fechada en el año 800 d. de C., podría ser un antiguo eslabón (Greenhill, B. 1976, 285) en sus vínculos con las antiguas embarcaciones de los

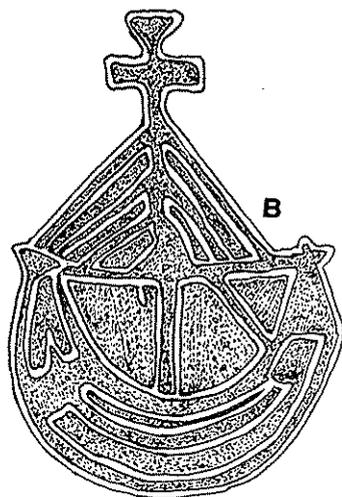
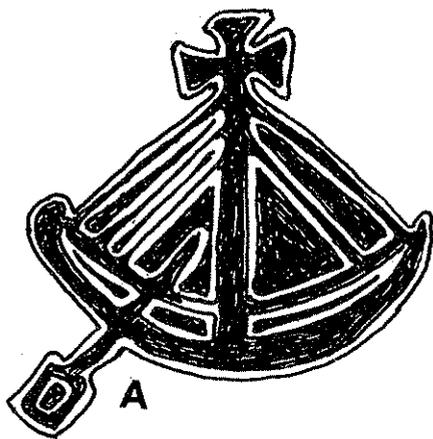


Fig. 5.—Dos tipos de «hulks» del siglo IX. A) Se representa en el «denier» de Luis el Pio (814-840), acuñado en Dorestadt. B) Aparece en un penique de Athelstan I (827-840), rey de East Anglia (Inglaterra). (Según Fenwick, V., 1987, figs. de la portada)

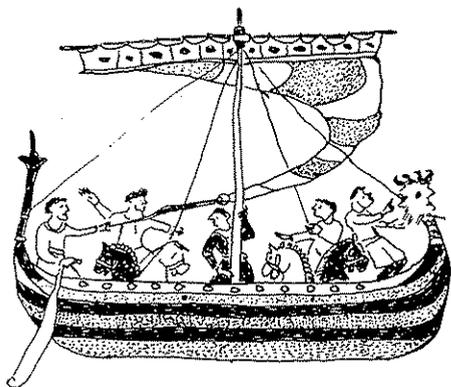


Fig. 6.—El tapiz de Bayeux se confeccionó para conmemorar la expedición de conquista efectuada por Guillermo, Duque de Normandía en 1066. En él se representan diferentes escenas de la preparación de la expedición: el embarque de las fuerzas, el desembarco en las costas inglesas y la famosa batalla de Hastings que llevó a la conquista de Inglaterra. (Olsen, O., y Crumlin-Pedersen, O., 1978,108)

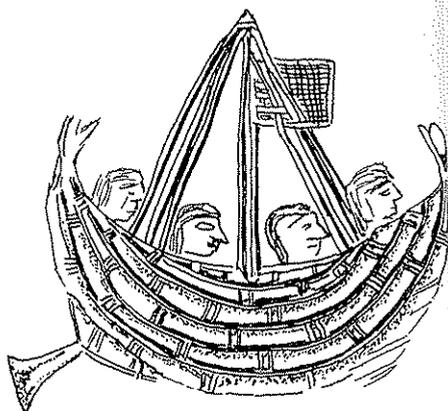


Fig. 7.—Matriz del sello de San Vicente de la Barquera, del siglo XIII. La embarcación parece representar un «hulk»



Fig. 10.—«catedral de... que es el m... en

Países Bajos (Macgrail, 1981, 38). (Fig. 13). El nombre de esta embarcación aparece en el año 1295, en el sello de la ciudad de New Shoreham (Sussex, Inglaterra), relacionado con el antiguo nombre de esta ciudad: Hulkesmouth. (Fig. 9). Documentalmente aparece ya a finales del siglo X, mencionado en las leyes de Aethelred II (Robertson, J. 1925,71. Mcgrail, 1981, 38). A lo largo de las costas atlánticas el «hulk» alcanzó su mayor difusión en el siglo XIV.

Hay cuatro procedimientos principales para que al construir los extremos de una embarcación se logre solidez y estanqueidad (Mcgrail, 1987,119). Uno de ellos es el propuesto por Greenhill (1976, fig. 39) en la reconstrucción hipotética que hace del «hulk» (Fig. 14). Greenhill sugiere que en estas embarcaciones las tracas del forro se doblaban hacia lo alto en sus extremos, y todas ellas terminaban al mismo nivel, en lugar de hacerlo en el alefrez de la roda (ver Fig. 14). Otra característica del «hulk», según Greenhill, era que el forro del tingladillo se construía colocando los extremos superiores de las tracas por encima de los extremos inferiores de las tracas sobre las que iban solapados (Fig. 14). Lográndose así lo que podemos denominar «construcción en tingladillo invertido» (Greenhill, 1976,86). Probablemente fueron varias las embarcaciones que se construyeron siguiendo este sistema, pues algunos modelos iconográficos representan cascos con tingladillo invertido. Lamentablemente no hay aún testimonios arqueológicos de

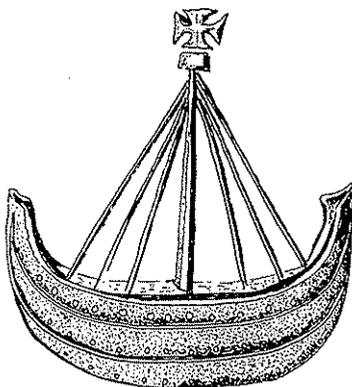


Fig. 8.—La embarcación del sello de la ciudad de París. Año 1200

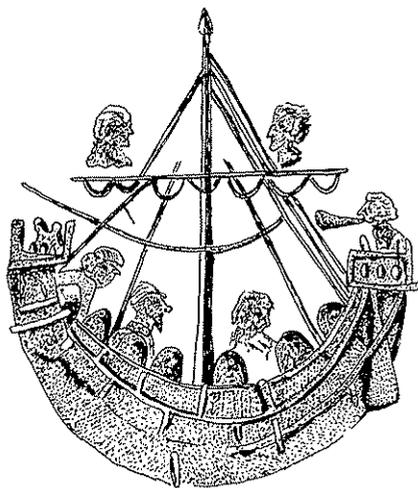


Fig. 9.—La embarcación del sello de la ciudad de New Shoreham (Sussex, Inglaterra). Año 1295

épocas tan
movemos
tengan tr

Las p
lugar de t
ocurre co
Winches
unirse a p
de popa
Banglad
embarca
vertido
hacia ar
(Greenh
utilizan
gladillo
mos de l
propues
Winche
barcos
que es n
ya que
inferior
sistema
(Green
alguno
uniénd
codast
el «hul
nal, pe
un ale
emple
llo inv
referir
(1976
utiliza
Co
que el
Adro
un «
hipót



Fig. 10.—«Hulk» del siglo XII representado en la catedral de Winchester. Su interés radica también en que es el modelo más antiguo que se conoce de una embarcación de timón de codaste

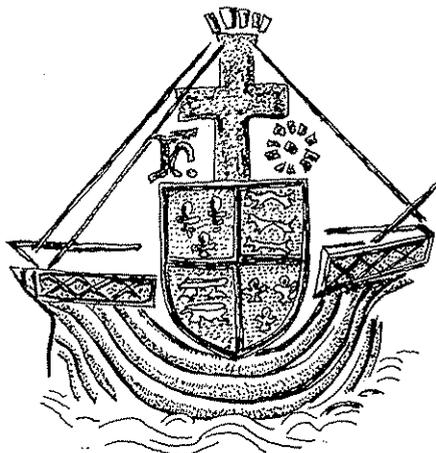


Fig. 11.—Moneda de Enrique VII (Inglaterra) fechada a finales del XV. Representa un «hulk»

épocas tan antiguas, por lo que de momento nos movemos con pautas hipotéticas, que quizás tengan trascendencia en el futuro.

Las planchas del forro podían también, en lugar de terminar juntas en sus extremos, como ocurre con la embarcación de la catedral de Winchester (Fig. 10) o la Saint Savin (Fig. 12), unirse a planchas horizontales o cintas que iban de popa a proa, como se continúa haciendo en Bangladesh en la construcción de alguna de sus embarcaciones tradicionales de tingladillo invertido (Greenhill, 1976, 85-86), o como se hacía aun en Escandinavia en el siglo XVII (Greenhill 1976, fig. 25). Greenhill opina que utilizando el sistema de construcción en «tingladillo invertido» no se imagina para los extremos de la embarcación otras soluciones que las propuestas para el «hulk» de la catedral de Winchester (Fig. 10), o la que se emplea en los barcos de Bangladesh, por la sencilla razón de que es muy difícil unir las planchas a una roda, ya que la plancha superior va debajo de la inferior, y ésta se coloca antes en todos los sistemas tradicionales de construcción naval (Greenhill, 1976, 86). A pesar de ello, en algunos «cogs» se superó esta dificultad uniéndose los extremos de las tracas a rodas y codastes rectos. Greenhill cree que también en el «hulk» se pudo utilizar el tingladillo tradicional, pero que la solución más fácil es pensar en un alefritz en la roda, lo cual permitiría el empleo de ésta en la construcción con tingladillo invertido, como también señaló Greenhill al referirse a embarcaciones de siglos posteriores (1976,88) , y que, sin embargo, ya habían utilizado los vikingos (Mcgrail, 1987,123).

Con todos estos datos podemos imaginar que el casco de la embarcación de la moneda de Adro Vello pudo corresponder en la realidad a un «hulk», cuya estructura, siguiendo la hipótesis de reconstrucción de Greenhill, co-

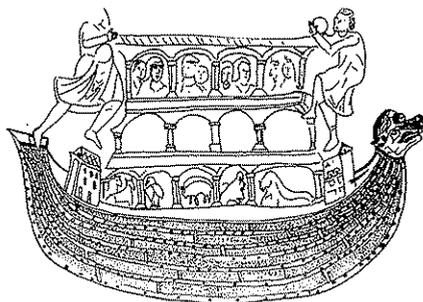


Fig. 12.—El Arca de Noé. Mural del siglo XI de la iglesia abacial de Saint-Savin (Vienne, Francia)

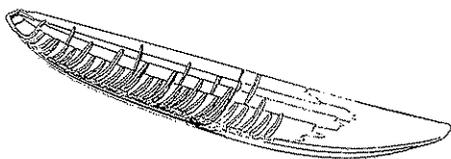


Fig. 13.—La embarcación de Utrecht. Año 800 d. de C. (Según Reinders, R., 1979, fig. 3:2)

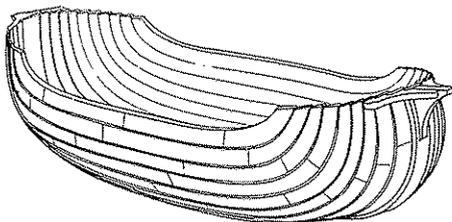


Fig. 14.—Reconstrucción hipotética del casco del «hulk». Según Greenhill, 1976, fig. 39

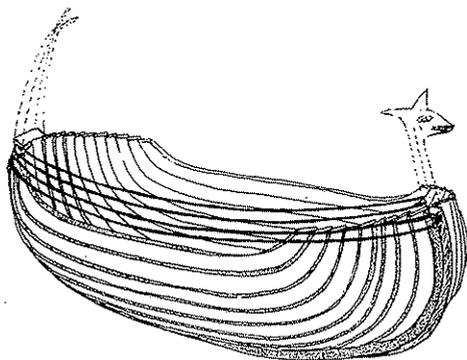


Fig. 15.—Reconstrucción hipotética del casco de la embarcación de Adro Vello, que se efectuó siguiendo la teoría de Greenhill mencionada en este estudio

respondería a la que sugerimos en la Fig. 15, donde han sido dibujadas con líneas más gruesas las cintas de estribor. De todos modos, el tipo de «hulk» de esta moneda se parece bastante al «hulk» del siglo IX que aparece en el penique de Athelstan I, rey de East Anglia (Fig. 5B), por lo que no descartamos la pervivencia de cierto anacronismo de esta embarcación en una moneda del XII, que no debe sorprendernos mucho porque doscientos años de diferencia no suponen cambios importantes en la construcción tradicional de las embarcaciones, como se ha señalado repetidamente.

El hecho de la existencia en Galicia durante el siglo XII de embarcaciones características de otras zonas del Atlántico europeo hay que relacionarlo con el comienzo de un comercio marítimo grande (Ferreira Priegue, 1982,222) y con la afluencia de peregrinos por mar;

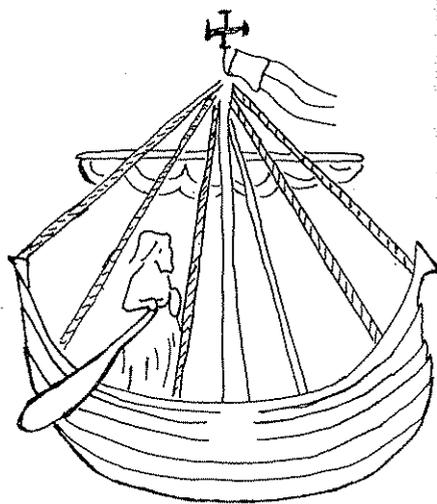


Fig. 16.—Embarcación del sello de Nieuport (Bélgica) del año 1237. (Según Brogger, A.W. y Shetelig, H., 1971,177).

circunstancias que obligaron a D. Fernando II a conceder en 1168 facultad al Arzobispo electo de Santiago, D. Pedro II, para construir un puerto internacional en Santa Cristina de Barro (Noya). (López Ferreiro, A., 1901, IV, 94, apéndice). Y probablemente también fueron estas circunstancias históricas las que decidieron la elección de un emblema marítimo en esta moneda de Fernando II.

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO ROMERO, F., 1982. A gravura dunha embarcación tipo «cog» na colexiata de Santa María do Campo (A Coruña. *Brigantium*, vol. 3,249-254).
- ALONSO ROMERO, F., 1983. La embarcación de Santa María do Azogue (Betanzos) *Anuario Brigantino*, nº 6, 11-15.
- ALVAREZ FARINAS, J., 1985. Una moneda con el tema más antiguo de la traslación del Apóstol, hallada en el yacimiento de Adro Vello (O Grove). *La Voz de Galicia*, 20, sept. p. 64.
- BROGGER, A.W. and SHETELIG, H., 1971. *The Viking Ships* (Dreyers Forlag, Oslo).
- CRUMLIN-PEDERSEN, 1972. The Viking and the Hanseatic Merchants: 900-1450. En *A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology*. Edit. BASS, G.F. (Thames & Hudson, London, pp. 182-204).
- El Correo Gallego, 2-11-1986, p. 19.
- ELLMERS, D., 1979. The Cog of Bremen and Related Boats. En *Medieval Ships and Harbours in Northern Europe*. Edit. MCGRAIL, S. (BAR International Series 66. National Maritime Museum, London, pp. 1-15).
- FARREL, A.W., 1979. The Use of Iconographic Material in Medieval Ships Archaeology. En *Medieval Ships and Harbours in Northern Europe*. Op. cit. pp. 227-246.
- FENWICK, V., 1987. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, vol. 16, nº 3, figura de la portada.
- FERREIRA PRIEGUE, E.M., Las rutas marítimas y comerciales del Flanco Ibérico desde Galicia hasta Flandes. Congreso El Fuero de San Sebastián y su época. San Sebastián, 1982,217-234.
- GREENHILL, B., 1976. *Archaeology of the Boat* (Adam and Charles Black, London)
- LOPEZ FERREIRO, A., 1901. *Historia de la Santa Iglesia de Santiago*. (Santiago. Tomo I).
- MCGRAIL, S., 1981. *The Ship* (National Maritime Museum, London).
- MCGRAIL, S., 1987. *Ancient Boats in N.W. Europe* Longman, London).
- MUCKELROY, K., 1978. A Pre-Roman Coin from Canterbury and the Ship represented on it. *Proceeding of the Prehistoric Society*; 44:439-444.
- OLSEN, O. and CRUMLIN-PEDERSEN, O., 1978. *Five Viking Ships from Roskilde Fjord*. (The National Museum, Copenhagen).
- REINDERS, R., 1979. Medieval Ships: Recent Finds in Netherlands. En *Medieval Ships and Harbours in Northern Europe*. Op. cit. pp. 35-43.
- ROBERTSON, J., 1925. *Laws of the Kings of England from Edmund to Henry I* (Cambridge).

El año...
sanción...
una l...
en doscientos...
urbana y u...
extensión l...
y decisioe...
tradicón n...
a demostr...
en fechas

1.—LAS

Las...
el siglo XI...
su actuaci...
Fueros A...
genéricos...
régimen r...
con sus p...

En...
grandes...
colegiado...
vecinos, n...
el cuadro...
y abastos...
correspo...
indiscipli...
impide q...
comunal...
demográ...
reducido

(*) José García...
Santiago y e

- (1) Provi...
(en adclan...
también ce...
extensame...
Juan Góme...
vivamente).
- (2) Punt...
autoría exc...
reales, par...
Esperamo...
- (3) Sobr...
municipal...
tratamien...
Madrid I)
- (4) La t...
suscitado...
Parra un i...
histórica t...
- (5) Am...
gobierno/...
ordenanz...
gremial t...
Galicia, t...
sólo muy...
Francisc...