

## La embarcación de Santa María do Azougue (Betanzos)

FERNANDO ALONSO ROMERO \*

En un reciente artículo mío publicado en el último número de *Brigantium* (1) recordaba lo importante que es para conocer la historia de la navegación por los mares de Galicia el descubrimiento de grabados que representan embarcaciones antiguas. Entonces me refería al grabado de una embarcación tipo "cog" que se había descubierto en una de las piedras de Santa María do Campo en La Coruña (Fig. I). Hoy, y gracias al interés de dos personas preocupadas por la historia de Galicia, Santiago González y Alfredo Erias, puedo hablar aquí de otra embarcación a la que hasta hoy no se le había prestado atención y que se encuentra en la pared interior izquierda del ábside de Santa María do Azougue en Betanzos, a 3,6 m. del suelo aproximadamente. Utilizando el calco que de dicha embarcación realizó Santiago González y posteriormente el dibujo de Alfredo Erias, he podido realizar su estudio, llegando a la conclusión de que constituye un valioso testimonio del pasado marítimo de Betanzos pues son rarísimas en Galicia las representaciones de naves en piedra u otros materiales; por ello debemos contemplar estos raros ejemplares con enorme aprecio, ya que es como si dispusiéramos de fotografías de las antiguas embarcaciones que surcaban estos mares y que nos dan con

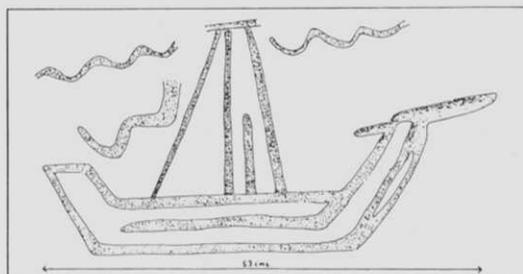


Fig.: I.- El "cog" de Santa María do Campo (La Coruña).

frecuencia más información que las someras descripciones que de ellas hacían sus constructores o navegantes, con frecuencia tan breves que muchas veces sólo conocemos su nombre, pero ni una sola de sus características. En el caso de la embarcación de Santa María do Azougue afortunadamente podemos conocer el tipo de embarcación que es y describir algunas de sus características.

Si observamos la figura II, vemos que en ella aparece una embarcación con mástil que tiene amarrados a popa dos pequeños botes de fondo plano que se utilizaban para el desembarco de la tripulación y el transporte de mercancías en aquellos lugares donde la nave no se podía acercar a la costa por falta de muelles adecuados. De la embarcación penden dos cabos en cuyos extremos hay dos anclas de hierro con cepo. Por la característica disposición de estas anclas es evidente que la embarcación se representa

\* Fernando Alonso Romero es profesor del departamento de Inglés en la facultad de Filología de la Universidad de Santiago de Compostela.

(1) F. Alonso Romero, *Gravura dunha embarcación tipo "cog" na colexiata de Santa María do Campo (A Coruña)* (*Brigantium*. Vol. 3. 1982. Pág. 249-253)

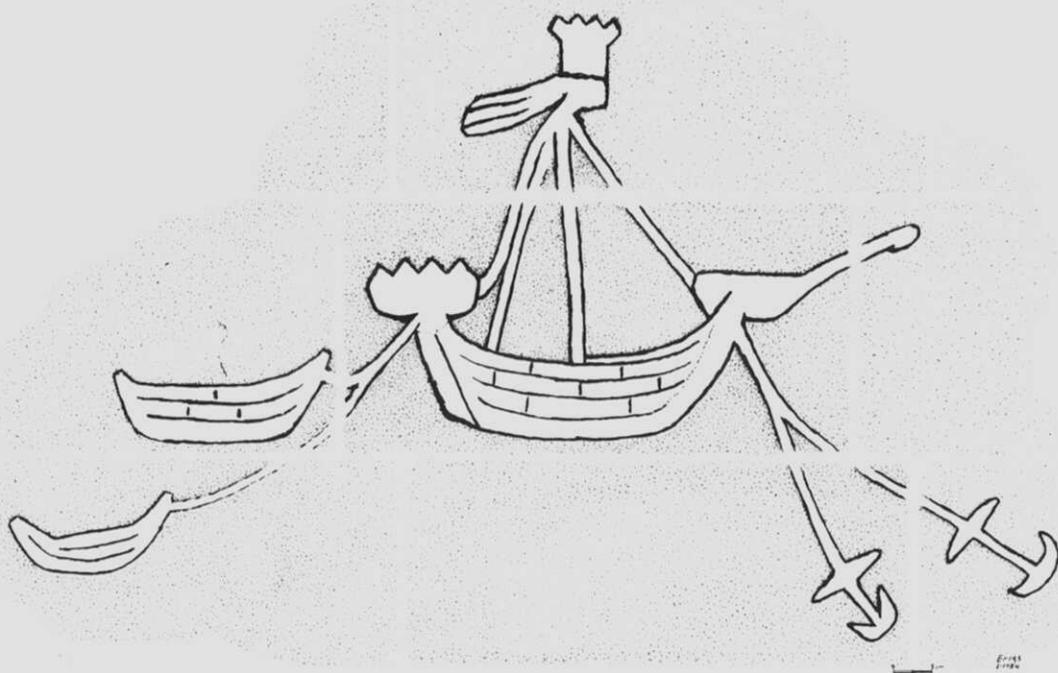


Fig.: II.- La embarcación de Santa María do Azougue.

fondeada, aproada al viento o a la corriente, pues los cabos de las anclas se ven tensos y los botes que lleva a remolque están separados entre sí. La escena a pesar del esquematismo es real y muy clara a los ojos de cualquiera acostumbrado a ver cómo suelen fondear las embarcaciones de pesca de nuestros días. Pero la nave que aquí vemos no es ningún tipo de pesquero; su alto mástil, coronado por una cofa redonda y almenada, sus castillos de proa y popa también almenados, nos indican que se trata de una nave para grandes singladuras, quizás dedicada al comercio o a acciones bélicas. Otro aspecto en el que debemos fijarnos es en el timón; se trata de un timón de codaste, es decir, un tipo de timón cuyo uso se generalizó a partir del siglo XIII, como puede observarse en la primera representación que se conoce de una nave con un timón de estas características (Fig. III). También es importante que nos fijemos en el casco, que parece estar construido a tope, es decir, canto con canto, y sus líneas son rectas al igual que las de la proa y popa. La construcción a tope permitía el empleo de planchas de

madera más sólidas que las utilizadas en la construcción de los cascos de tingladillo, circunstancia que influyó mucho en la construcción de los barcos del Norte de Europa posteriores al siglo XIII. Además, con la construcción a tope se podía hacer naves mucho mayores que las de tingladillo. De todas formas, no es posible deducir con completa seguridad que la embarcación de este grabado estuviera construida a tope porque también la construcción en tingladillo se continuó utilizando en épocas posteriores al XIII, incluso en la Península Ibérica, llegando este tipo de construcción nórdica a utilizarse todavía en nuestra época, como es el caso, por ejemplo, de la dorna.

Si nos fijamos en el mástil vemos que está colocado en el centro del casco, afianzado a proa por un estay y por un obenque a estribor. El cabo que aparece por encima de este obenque debe ser la ostaga de la verga pues tiene una ligera curvatura en su extremo cercano al castillo de popa, lo cual hace suponer que la verga estaba baja, recogida en cubierta y, por lo tanto, la ostaga sin afianzar conve-

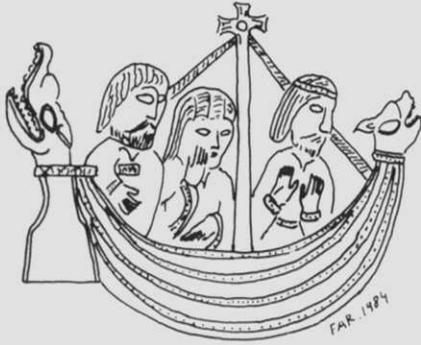


Fig.: III.- El grabado ofrece la más antigua representación de un barco con timón a popa. (Catedral de Winchester, año 1180).

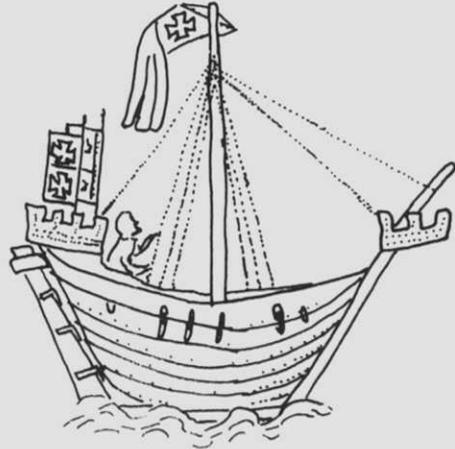


Fig.: IV.- Sello de la ciudad de Elbing, año 1350. Representa un "cog".

nientemente. El mástil termina en una cofa redonda, para la defensa de la nave, con la borda almenada para la protección de los arqueros y honderos que se solían subir a ella para atacar desde su altura a las embarcaciones enemigas. Bajo la cofa se ven unos trazos alargados casi horizontalmente hacia popa; se trata de una gran banderola o pendón dividido en tres franjas, muy semejante al que se ve representado en el sello de la ciudad de Elbing del año 1350 (Fig. IV) en el que aparece un "cog". Los sellos de las ciudades utilizados en documentos oficiales y en tratados de comercio marítimo, así como las miniaturas de antiguos códices y manuscritos, son la mejor fuente de información de que disponemos para intentar averiguar que aspecto debían tener las naves que en la Edad Media surcaban las costas atlánticas europeas. En estos sellos aparece con relativa frecuencia una embarcación que jugó un importante papel en operaciones mercantiles del Norte de Europa: el "cog" de la Liga Hanseática utilizado en grandes singladuras comerciales no sólo por todo el Atlántico sino también por el Mediterráneo. Era una embarcación parecida a la "coca" de Cataluña (2) (Figs. V, VI y VII). Tanto el "cog" como la "coca" navegaron por las costas gallegas. Del "cog" existe un grabado en la iglesia de Santa María do Campo, menciona-

do anteriormente, y algunos esbozos incompletos, también en esta iglesia, que parecen referirse al "cog", aunque aún no los he estudiado. Era una embarcación de un solo mástil con vela cuadrada y muy bien preparada para la defensa de las valiosas mercancías que solía llevar desde los países del Norte al Mediterráneo y viceversa. Solían recalar en los puertos gallegos, donde también intercambiaban productos. De Inglaterra también llegaban naves, sobre todo durante la primera mitad del siglo XIV, época en la que Castilla mantuvo con ese país una gran actividad comercial marítima (3). La época de mayor expan-



Fig.: V.- Miniatura de la Crónica Troyana (siglo XIV) en la que aparece un "cog" probablemente de origen francés.

(2) Enrique Manera Regueyra, *La Marina de Castilla* (En *El Buque en la Armada Española*. Silex. Madrid 1981. Pág. 33)

(3) T.F. Ruiz, *Mercaderes castellanos en Inglaterra, 1248-1350* (Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa". Vol. I. 1977. Pág. 28. Diputación de Santander)

sión del "cog" fue el siglo XIV (4). Una prueba clara de la gran importancia que tuvo el "cog" durante el siglo XIV es una carta del cronista florentino Giovanni Villani fechada en el año 1304, que dice:

*"En esta fecha vinieron gentes de Bayona en Gascuña con sus barcos, a los que en su lengua llaman "cogs", a través del Estrecho de Gibraltar en expediciones aventureras penetraron en el Mediterráneo, donde causaron mucho daño. Después de esa fecha también las gentes de Génova, Venecia, y Cataluña comenzaron a utilizar el "cog" para sus navegaciones y abandonaron el uso de sus propios barcos grandes debido a las condiciones marineras y al poco costo de los "cogs". De esta manera se introdujeron grandes cambios en las formas de los barcos de nuestra flota" (5).*

Por las características observadas en la nave de Santa María do Azougue, pocas dudas quedan de que se trata de un "cog". Y puesto que la iglesia se construyó en la segunda mitad del siglo XIV debemos concluir que este "cog" es posterior a esa fecha en muy pocos años ya que evidentemente se grabó después de construida la iglesia pues sus líneas ocupan distintos sillares. La segunda mitad del siglo XIV concuerda muy bien además con la época a la que perteneció este tipo de "cog" como podemos deducir de su estudio comparativo con otras representaciones de "cog" contemporáneas. Si pertenecía o no a la Liga Hanseática, eso no lo podemos saber, pero lo cierto es que muchas de sus naves tuvieron que pasar por delante de las costas gallegas para ir a comerciar al Mediterráneo. Es lógico suponer que fondearan con frecuencia en el puerto de Betanzos también para sus operaciones comerciales, sobre todo para comprar vinos y vender en Galicia los famosos paños y tejidos que traían de los Países Bajos (6). Afortunadamente se conserva alguna información sobre los nombres de los barcos y de los mercaderes que comerciaban

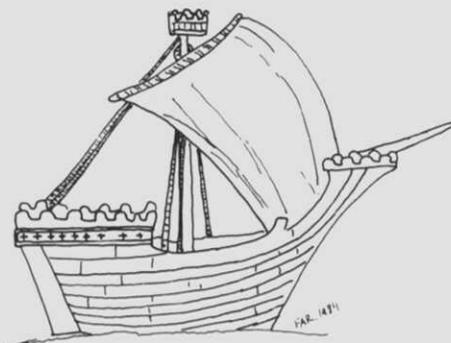


Fig.: VI.- "Cog" representado en una miniatura del siglo XIV (Smithfield Decretais. MS Roy. 10E.IV, F. 19. Museo Británico)

con el norte de Europa y con La Coruña. Elisa María Ferreira en su magnífico estudio sobre las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes (Op. cit.) dice que muchos patrones de los "cog" solían llegar a veces hasta Galicia *"sin más capital que su barco y un flete inicialmente conseguido en L'Ecluse, y que tratarán de rondar vagando durante meses de puerto en puerto. Poco avezados en las técnicas comerciales, se encuentran a veces en apuros. Este es el caso, por ejemplo, de Jan Westvale que, en invierno de 1374-75, recorre la costa cantábrica con su "cog" "Saint Esprit"; desde septiembre hasta febrero ha conseguido ya cuatro fletes..."* *"Otros transportistas de este tipo son empleados frecuentemente por mercaderes sedentarios, como Johann Lilybringes, patrón de la "Marieknight" de Danzig, que transporta bienes de mercaderes santiagueses, coruñeses y vizcaínos, y Frederick Bertramson, cuya nave "La Santa María de Prusia", de Danzig, de 250 toneles, transporta cera, cueros, sebo, hierro, aceite, etc., de varios mercaderes*

(4) Basil Greenhill, *Archaeology of the Boat* (Adair & Charles Black. London 1976. Pág. 261)

(5) Ole Crumlin Pedersen, *The Vikings and the Hanseatic merchants: 900-1450* (En la obra de G.F. Bass, *A History of Seafaring*, Thames & Hudson 1972. Pág. 190)

(6) Elisa María Ferreira Priegue, *Las rutas marítimas y comerciales del Flanco Ibérico desde Galicia hasta Flandes* (Congreso "El Fuero de San Sebastián y su época". Enero, 1981. Pág. 225)

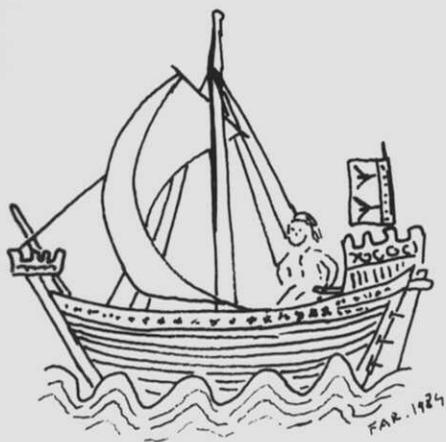


Fig.: VII.- Sello de la ciudad de Stralsund. Representa un "cog" del año 1329.

*de Santiago y de La Coruña*". (7)

Teniendo en cuenta que hasta ahora son muy escasas en Galicia las representaciones de embarcaciones antiguas, este grabado de Santa María do Azougue añade a su valor histórico el hecho de ser un testimonio gráfico más claro que el grabado de "cog" descubierto en la Colegiata de Santa María do Campo en 1982, y mientras no aparezcan restos de pecios que permitan un mejor conocimiento de cómo eran realmente los "cogs", debemos apreciar aún más este tipo de representaciones de naves, que además poseen el valor testimonial de haber sido grabadas probablemente con fines religiosos en las paredes de las iglesias, con el propósito de conseguir así la protección de la divinidad a la que se pedía la seguridad de la nave en sus singladuras.

(7) Elisa María Ferreira Priegue, Op. cit. Pág. 229-230



F. Erías