

EL BARCO DE BAGIL (UNA PINTURA RUPESTRE HISTÓRICA EN MORATALLA, MURCIA)

Jorge Juan Eiroa

Facultad de Letras. Universidad de Murcia

SUMMARY

This piece of work is the analysis and study of an original cave painting, the drawing of a large «nao». It was found in a cave situated in the interior North West mountain ranges of Murcia and it can be related to the first ships which sailed to America.

En los alrededores del poblado megalítico de Bagil (Moratalla, Murcia), precisamente en la cavidad denominada «Cueva del Esquilo», que se sitúa en el lado este de la cañada que comunica el Campo de San Juan con el Campo de Mazuza (Fig. 1), existe una representación pictórica de un barco, descubierta hace unos años para los estudiosos por D. Marcial García García, a la que ya hizo referencia A. Alonso Tejada, significando que «entre las abundantes pictografías de factura moderna que albergan varias de las concavidades, alguna curiosa como la de un barco cuya tipología parece aproximarse a las existentes en el siglo XV-XVI»¹.

Esta representación marinera, excepcional y sorprendente en tierras interiores, ha estado llamando nuestra atención durante los últimos años, a raíz de nuestros trabajos arqueológicos de campo en el poblado y necrópolis de Bagil, ya que su visita se ha convertido cada año en un rito casi obligado por los componentes del equipo. Esa asiduidad ha ido incrementado nuestro interés para iniciar, casi de forma instintiva, un proceso de recopilación de datos

que, poco a poco, ha ido documentando la tipología de la nave (no sin problemas, ciertamente) hasta estar en disposición de aventurarnos a exponer algunas conjeturas que hoy tenemos el honor de dedicar al desaparecido amigo y colega D. Jerónimo Molina, tan amante de todo el arte rupestre y tan buen conocedor de sus detalles.

La nave está pintada en un panel orientado al noroeste. Se trata de una representación de buen tamaño, de 1'72 m de proa a popa y de 1'35 m desde el extremo del palo mayor a la base del casco. Para su ejecución se ha utilizado tinta plana, de color exclusivamente rojo, sin matices diferenciadores, posiblemente aplicada con pincel y tampón, de forma excesiva en algunos casos, como en el casco, ya que la tinta excedente ha resbalado hacia la parte inferior provocando varias líneas de corrido (Lám. I y Fig. 2).

Se trata de una nao de dos palos, uno mayor central y otro trinquete en el castillo de proa, aparejados con velas cuadras, que en la pictografía se representan plegadas en las vergas. Este tipo de aparejo presenta, sin embargo, algunos problemas de interpretación, como veremos. Igualmente parece representarse un obenque del palo mayor con una línea que va desde la base de la cofa hasta la amura de estribor.

¹ ALONSO TEJADA, A.: «Las pinturas rupestres de Moratalla», *Ars Praehistorica*, T. VII-VIII, p. 161, 1988-1989.

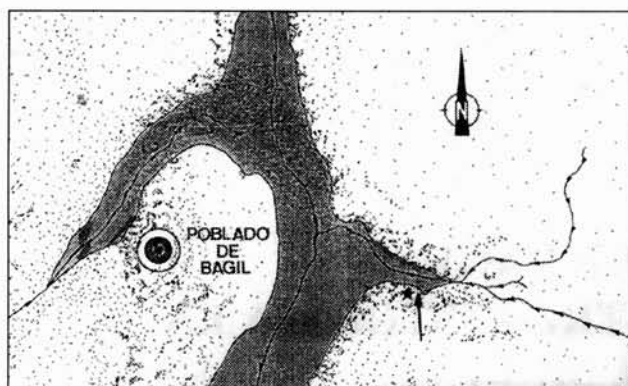


FIGURA 1. Situación de la pintura.

El barco parece tener dos castillos, uno a proa y otro a popa. El de proa aparece más sobreelevado y no tiene inclinación acorde con el desarrollo de la cubierta, desde la caja hasta el tajamar, como sería normal en una nave. En la proa, sin embargo, parece apreciarse con claridad un pequeño bauprés, que, en principio, podría indicar la utilización de un stay para velas de cuchillo en proa, o la posibilidad de maniobrar con la vela trinqueta para guiar las bolinas cuando se pretendía ceñir el viento, estirando el paño de barlovento. Por otro lado, el castillo de popa parece estar formado por dos cuerpos superpuestos, siendo el superior cubierto por toldilla, como era habitual en muchas naves, ya que esta toldilla parece estar representada por una línea ondulada, lo mismo que las velas en las vergas.

La popa se representa recta y esto dificulta la interpretación, ya que hace casi imposible definir si se trata de una popa redondeada, con las tablas curvadas hacia el yugo, o si, por el contrario, es una popa plana o de espejo, como las de las carabelas. La segunda aparece a partir del siglo XVI, en relación con el desarrollo del timón axial, con lo que estamos ante un elemento cronológico de cierta importancia. Sin embargo, en principio nos inclinamos por una popa redondeada, más acorde con el aspecto general de la nave.

En la popa iría el timón, del que sólo queda en la pictografía una mancha salvada de la degradación o destrucción de la piedra. Suponemos que esa zona destruida ha eliminado el timón y con él un importante criterio cronológico. Sin embargo, el timón tenía que ser, casi forzosamente, articulado al codaste, o de crujía, con una caña, unos brazos de timón y una pala maciza que estaba engarzada al casco mediante varios ajustes metálicos machihembrados, accionándose seguramente por medio de un pinzote.

El casco está representado como si estuviera en flotación, ya que no se han pintado roda y quilla.

El aspecto general es bastante coherente y pone de manifiesto que ha sido pintado por alguien que conocía

perfectamente las naos de la época o que, al menos, estaba familiarizado con ellas. Un marinero o un viajero habitual.

Hay que destacar, por fin, que en el extremo del castillo de proa, parece que se ha querido representar a un personaje, ya muy desdibujado, con su hatillo de equipaje sobre el piso.

El barco representado en Bagil ofrece los detalles suficientes como para permitirnos una aproximación cronológica bastante precisa, ya que en la actualidad es bien conocida la evolución técnica de los navíos, de guerra o mercantes, desde una época bastante temprana, gracias, sobre todo, a los detallados estudios sobre la iconografía contenida en sellos, manuscritos y conjuntos artísticos y, desde luego, a la arqueología marítima, que ha permitido rescatar una documentación preciosa para los períodos clásicos y medievales. Por eso, vamos a analizar algunos aspectos técnicos del barco representado en la pictografía de Bagil, observando los detalles técnicos más evidentes que afectan a cada una de sus partes:

El casco de la nao aparece representado con bastante precisión. Se trata de un casco sólido y proporcionado que evidencia una construcción probablemente a tope, o sea, con las tablas del forro yuxtapuestas, que es un método originado en el Mediterráneo oriental, donde tiene precedentes. La construcción naval a tope se popularizó muy pronto en la Europa meridional y fue el método generalmente utilizado en la Edad Media en Europa occidental y, a partir de la segunda mitad del siglo XV, y el ámbito del Báltico². El otro método utilizado era a tingladillo, originado posiblemente en el Báltico, que siguió empleándose hasta el siglo XII³, y consistía en montar primero el forro del casco para después introducir las cuadernas. A estos dos métodos también se les ha denominado de concha y de costillaje. En la documentación histórica que poseemos se confirma la generalización de la construcción naval a tope a finales de la Edad Media, con la excepción del área báltica, donde la construcción a tingladillo parece tener, como técnica local, mayor auge, como vemos, por ejemplo, en los restos de la nave real de Bremen, rescatada del fondo del estuario de Weser en 1962⁴.

La proa aparece más apuntada que la popa, que parece tener una terminación más roma, aún cuando los barcos de los siglos XV y XVI tenían sus extremos más o menos iguales. La forma rectilínea vertical de la popa en la pictografía puede deberse a la intencionalidad de representar el timón unido a ella, aunque en la actualidad esta parte

2 SVENSSON, S.: *Las artes de las velas*, Edit. Raíces. Madrid, 1984, p. 8.

3 CHAUNU, P.: *La expansión europea (siglos XIII a XV)*. Colección Nueva Clío, 26. Barcelona 1977, pp. 199 y ss.

4 CARBONELL RELAT, L.: «La 'coca', nave del Medioevo». *Revista de Historia Naval*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, Madrid, 1986. Año IV, nº 15, p. 60.



LÁMINA I. Estado actual del Barco de Bagil (1992).



FIGURA 2. Calco del barco de Bagil.

está degradada en la pictografía, a causa de las concreciones del soporte, y ha desaparecido. En realidad, la popa cuadrada con espejo empieza a ser común en la construcción naval a partir de 1550, cuando el tamaño de los buques exigía un soporte más sólido que el que proporcionaba la popa redondeada de época medieval. Esta termina-

ción de la popa en espejo, o popa cuadrada, presentaba una inclinación hacia el exterior, de abajo a arriba, que no se aprecia en la pintura de Bagil, por lo que creemos estar ante una popa redondeada, que encaja mejor en el modelo. Esta forma redondeada de las popas, con las tablas curvadas hacia un yugo, es la que prevalece en los barcos de Europa occidental hasta bien entrado el siglo XVI, cuando se generaliza la popa plana o de espejo, por lo que este detalle nos ofrece una posible fecha de referencia ante quem, que deberemos considerar en las conclusiones (Fig. 3).

La popa del barco de Bagil debió presentar muchas similitudes con la de los barcos representados en el retablo de Santa Úrsula, de Juan de Reixach (1468), del Museo de Arte de Cataluña de Barcelona, procedente de la iglesia de Cubells (Lérida) (Figs. 3-4). Esta representación, en la que se ve a la santa con su séquito embarcada en una nao redonda de un palo es, sin duda, uno de los documentos más importantes para el estudio de los modelos navales de finales de la Edad Media.

Ya hemos dicho que el timón debía ser articulado al codaste o eje de giro, o de crujía, con una caña, unos brazos de timón y una pala maciza que debía estar unida a la popa mediante unos ajustes metálicos machihembrados (Fig. 4). Su control pudo ejercerse mediante un pinzote o pieza metálica acodada que se usaba como gozne. Este tipo de timón, que no es más que el principio de la palanca aplicado a la náutica, era el utilizado generalmente entre los siglos XIII y XVI y es el que vemos en la conocida coca de Mataró⁵, aunque el timón axial, con hembras en el

5 WINTER, H.: *La nau catalana de 1450*. Museu Marítim. Diputació de Barcelona, Barcelona, 1986, p. 29.

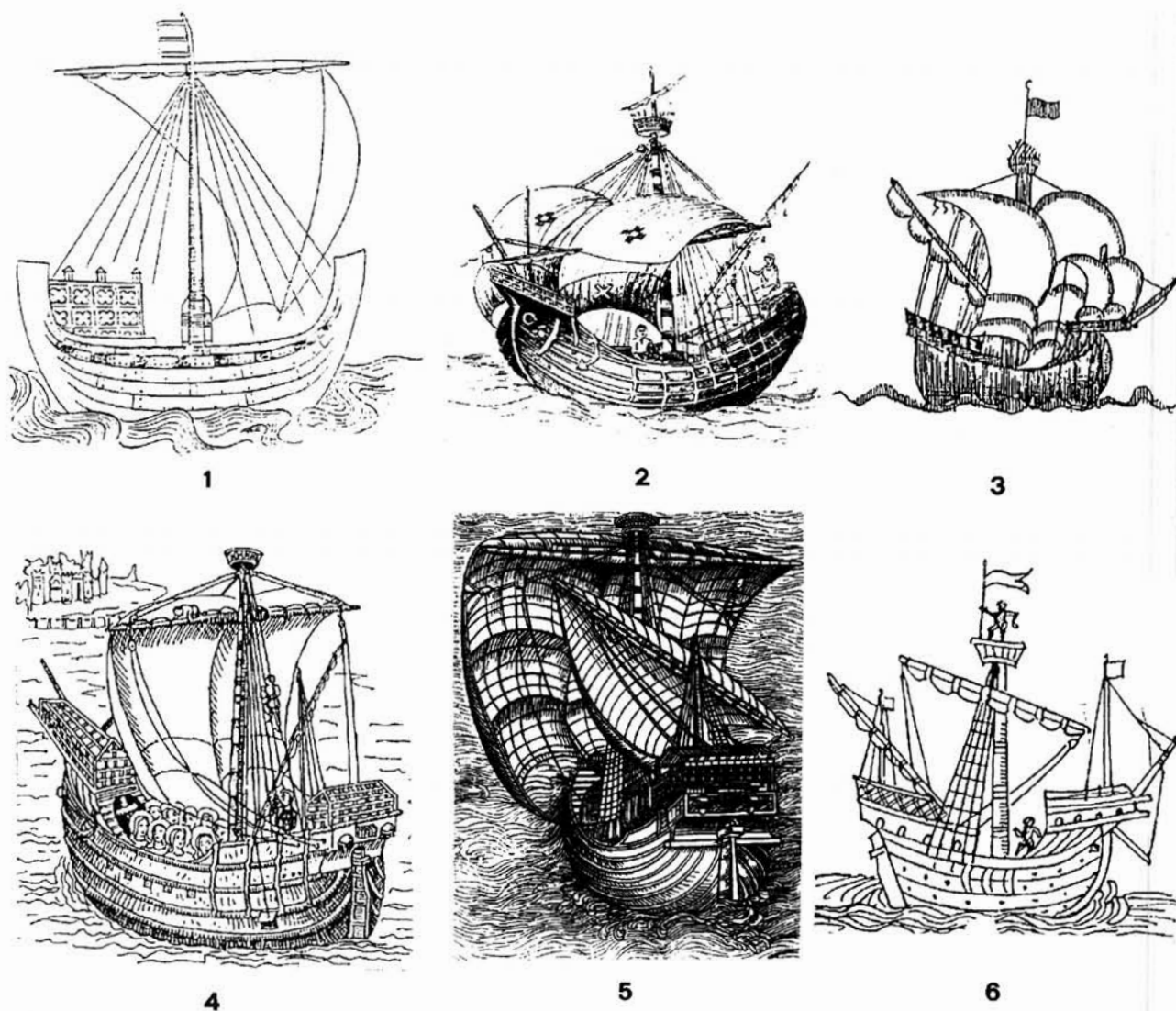


FIGURA 3. Modelos de barcos entre los siglos XIII y XVI; 1- Barco de las Cantigas de Alfonso X el Sabio (siglo XIII); 2- Coca semejante a la de Mataró (siglo XV), según Monleón, Museo Naval, Madrid; 3- Nao italiana (siglo XVI), de una carta marina de la Biblioteca regional de Wolfenbüssel; 4- Nao del Retablo de Santa Úrsula, de Reixach (siglo XV); 5- Coca hanseática de inicios (de finales del siglo XV), del Libro de las Peregrinaciones, de Bernhard Breydenbach, Berlín.

codaste y machos en la pala, ya se aprecia en una nave representada en el sello de Ipswich, que es algo posterior a 1200, por lo que podemos inferir que este tipo de timón, que viene a sustituir a los timones laterales o espadillas de gobierno, se utilizó desde, por lo menos, mediados del siglo XIII en el Mediterráneo, permitiendo así un tipo de navegación contra el viento, por medio de bordadas, que era imposible con los timones de espadilla⁶. Otros docu-

mentos de interés para conocer el momento de su origen y desarrollo son: el sello de Elbing, de 1350 y un barco que aparece en el comentario latino del Apocalipsis de la biblioteca de Breslau. Aunque su existencia está documentada en China mucho antes, su invento independiente en el mundo occidental, que debió producirse entre 1282 y 1297, se lo han atribuido los navegantes franceses e ingleses⁷; sin

6 MANERA REGUEYRA, E.: «La marina de Castilla», en *El buque en la armada española*. Edit. Sílex, Bilbao, 1981, p. 24.

7 DE LA ROËRIE, G.: *Navires et marins: de la rame à l'hélice*, segunda edic. Paris, 1946 (2 vols.).

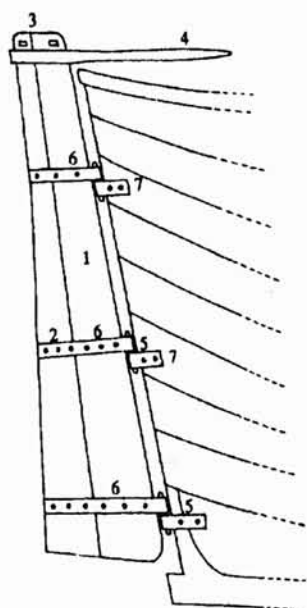


FIGURA 4. Modelo de timón de una pequeña nave medieval (S. Svensson).- 1- madre del timón; 2- azafrán; 3- cabeza del timón; 4- caña; 5- machos; 6- brazos; 7- hembras.

embargo, es también probable que el invento sea nórdico⁸. En la costa cantábrica española aparece a fines del siglo XIII, gracias a las relaciones que se mantenían con las costas nórdicas. Luego, durante un tiempo, en toda Europa se le conoció con el nombre de «timón à la bayonnaise», por la creencia errónea de que sus inventores fueron los marineros de Bayona.

El casco pertenece al modelo realizado con la fórmula de construcción naval denominada «as, dos, tres», que supone una relación de equilibrio entre el puntal, la manga y la quilla⁹.

En los extremos de proa y popa se aprecian dos castillos. El castillo de proa era en las naves de finales de la Edad Media de base triangular y se proyectaba sobre la roda, mientras su extremo de popa se ajustaba parcialmente en el caso. El castillo de popa, que a veces se denomina toldilla, tenía también una estructura angular, con los ángulos de popa sobresaliendo del costado, cosa que no se aprecia en el navío de Bagil. Sin embargo, las divisiones en líneas de los castillos parecen querer indicar la existencia de, por lo menos, dos cubiertas de castillos, cosa que, por otra parte, era corriente, ya que había castillos de hasta tres cubiertas. El castillo de popa parece tener, además, un balcón o galería, definida por pequeñas líneas y cinco espacios interlineares, que configuran lo que se denomina «bellatorium», que servía igualmente como lugar de esparcimiento para las personas que se alojaban en la zona más

8 CHAUNU, P.: Op. Cit. p. 208.

9 MARTÍNEZ-HIDALGO y TERÁN, J. M.: «La marina catalanoaragonesa», en *El buque en la armada española*, Edit. Sflex, Bilbao, 1981, p. 58.



FIGURA 5. Arriba: Sello de Sandwich, de 1238, según Guerrero (1) y según Anthiaume (2); abajo: sello de Stralsund, de 1329, con una coca, según Carbonell.

cómoda de la nave¹⁰. En la cubierta superior de este castillo de popa se podría armar un tendal, con una lona, que en la pictografía aparece plegada sobre ella.

La arboladura está formada por dos palos, uno mayor en el centro y otro trinquete más pequeño en el castillo de proa, ambos con sus respectivas vergas, en las que aparecen las velas cargadas o plegadas. En el extremo del palo trinquete puede apreciarse una pequeña cofa que también se intuye en el mayor, aunque aquí parece que ha sido parcialmente eliminada por concreciones del soporte pétreo.

Este tipo de arboladura plantea diversos problemas de interpretación. En principio las naves medievales empezaron llevando un único palo en el centro, con una verga que mantenía una única vela cuadra (Fig. 3 y 5). Este tipo de arboladura es la que Morton Nance propuso para la conocida coca de Mataró, rectificando el aparejo de tres palos que la embarcación tenía cuando fue vendida en el mercado de antigüedades de Munich¹¹. Después aparecen los aparejos de dos palos, en principio con velas latinas, que se utilizan a lo largo de todo el siglo XIV, hasta que en los primeros años del siglo XV se empiezan a construir los

10 MARTÍNEZ-HIDALGO y TERÁN, J. M.: Op. Cit. p. 60.

11 CULVER, H. & NANCE, R. M.: «A contemporary fifteenth century ship model», en *Mariner's Mirror*, Londres, 1929, p. 213. Y WINTER, H.: Op. Cit. pp. 32-33. Esta hipótesis ha sido contestada por varios autores y, recientemente, se prefiere la versión de dos malos, uno mayor en el centro, con vela cuadra, y otro de mesana en popa, con vela latina.

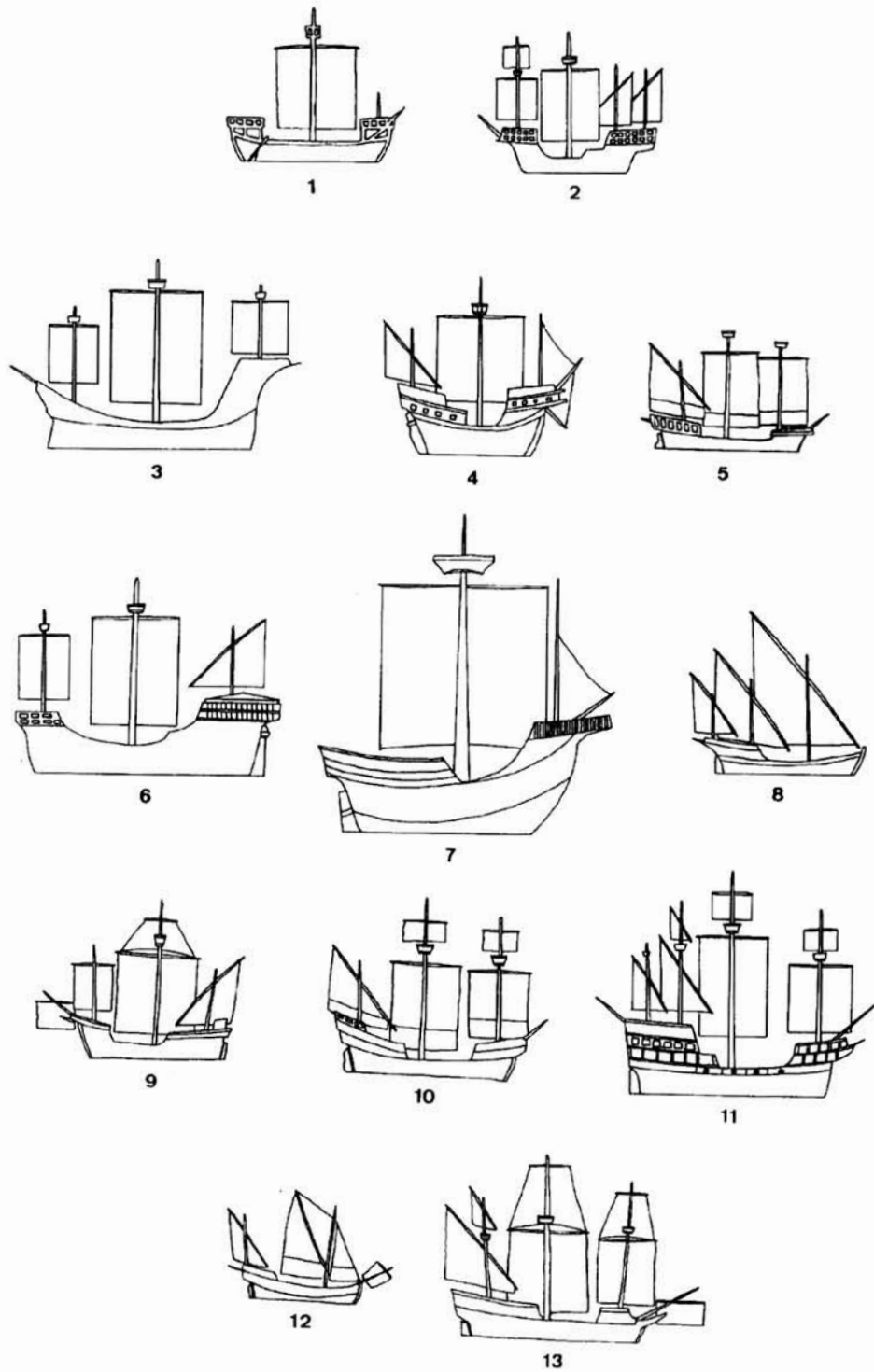


FIGURA 6. Evolución de cascos y velas en los navíos medievales y modernos; 1- nave normanda del siglo XIII; 2- hanseática del siglo XIV; 3- carraca inglesa del siglo XIV; 4- nao portuguesa del siglo XIV; 5- urca hanseática del siglo XV; 6- coka hanseática del siglo XV; 7- coka aragonesa del siglo XV; 8- carabela española de los siglos XV-XVI; 9- nao española del siglo XVI; 10- carraca inglesa del siglo XV; 11- carraca holandesa del siglo XVI; 12- boejer nórdico del siglo XVI; 13- galeón sueco del siglo XVI.

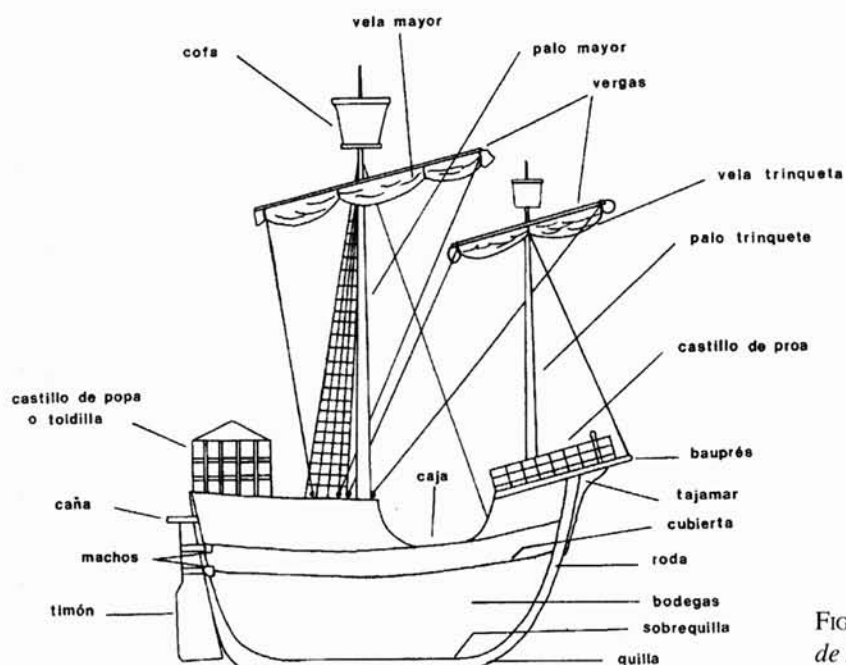


FIGURA 7. Reconstrucción hipotética del barco de Bagil.



LÁMINA II. Carabela «Santa María» (C.N.V. Centenario).

primeros barcos de tres palos, con uno mayor en el centro y dos en cada castillo de proa y popa, portando los dos delanteros velas cuadradas y el de mesana, a popa, vela latina (Fig. 3-6)¹².

¹² SVENSSON, S.- «Arboladura y jarcia», en *Las artes de la vela*, Madrid, 1984, p. 75, en lo que coincide con lo expuesto también por MANERA REGUEYRA, op. cit. p. 26.

Estos palos se fijaban con obenques que se tensaban y amarraban con vigotas y acolladores. Al ser varios los obenques, pronto se añadieron unos flechantes, con lo que se formó una útil escalera que facilitaba el acceso rápido al aparejo y a las cofas. En el barco de Bagil se aprecia con claridad un obenque del palo mayor.

La nao de Bagil tendría más sentido con un palo más, el de mesana. Pero no lo tiene. Incluso tendría más sentido

conservando sólo dos, con la condición de que el que vemos en el castillo de proa estuviera en el de popa, es decir, que fuese mesana y no trinquete. Eso era lo habitual en el tipo de naos mediterráneas entre los siglos XIV y XVI (Fig. 3-5). En ellas, el palo mayor llevaría una gran vela cuadra y el de mesana una latina.

Pero también tiene sentido con un mayor y un trinquete, a condición de que el trinquete soportara una vela latina y no cuadra como parece desprenderse de la horizontalidad de la verga en la pictografía (a no ser, claro está, que el pintor no supiera darle la perspectiva necesaria para mostrar la inclinación lógica de la verga de una vela latina). En última instancia, si el trinquete llevara también una vela cuadra, sería obligado que el bauprés facilitara una vela latina para las bolinas, posibilitando así un tipo de navegación más cómodo y mayor maniobrabilidad¹³.

En los extremos de los palos solían llevar unas cofas, que en el barco de Bagil se aprecian fácilmente, en las que se alojaban serviolas y vigías. Desde la cofa también podían combatir los arqueros y honderos y, a la postre, cuando se amplió el número de velas cuadas en los palos, la pequeña vela del extremo superior se manejaba también desde la cofa. Los antecedentes de la cofa son muy antiguos y ya está documentada su presencia en relieves egipcios de 1200 a.C. y, en el ámbito europeo, la cofa se cita en la saga de Haakon Hardabred de 1159, contenida en la obra *Snorres Konungasagor*¹⁴.

Otro detalle que se aprecia bien en la pictografía de Bagil es el bauprés, que llegó a ser fundamental para las maniobras en la mar. En principio, el bauprés servía sólo para aprovechar mejor las bolinas, pero desde mediados del siglo XV se le dotó de una vela cuadra, que los ingleses denominaron «ciega» porque no dejaba ver lo que se situaba a la proa. Eso obligó a dotar de cofa al palo trinquete. Antes de los primeros años del siglo XVI el bauprés no llevaba cebadera y a menudo se cargaba en él un anclote¹⁵.

La primera impresión que tuvimos ante el barco de Bagil fue la de estar ante una nave de carga y transporte, una carraca o una coca, habituales en las marinas de Castilla y Aragón, a fines de la Edad Media. La primera era un barco de carga, de los mayores de la época, de popa redonda, pero terminada en un espejo plano, de donde salía el castillo de popa, que era bastante más grande que el de proa. Era un barco, de origen islámico (la «harraga» de las fuentes altomedievales), corriente en las marinas portuguesa, veneciana, genovesa y aragonesa, aunque no tanto en la castellana. Entre 1450 y 1480 llevaban dos o tres palos, con un bauprés para guía de bolinas. Desde 1500 se desarrollaron extraordinariamente, sobre todo en la marina por-

tuguesa, que pronto las dotó de artillería, como naves de guerra (Fig. 6).

La coca, sin embargo, era una nave «de alto bordo, poca eslora, muy manguda y propulsada a vela como medio de transporte y para el corso»¹⁶, de poco calado, para poder acercarse a los estuarios, y con la roda y el codaste bajando rectos hacia la quilla. Derivada, probablemente de la «cogge» o «cog» del mar del Norte y el Báltico, introducida en el Mediterráneo desde el siglo XIII, pronto empezó a ser común en la marina catalanoaragonesa. Se sabe que en 1304 un «Cog» de la Hansa entró en el puerto de Barcelona, causando gran asombro a los navegantes locales por su casco, sus castillos y sus velas cuadas, que enseguida fueron imitadas. Las hubo de gran capacidad, ya que se menciona una coca, la «San Clemente», de tres cubiertas, capaz de alojar a 500 hombres. En principio tenían un palo con vela cuadra, después las hubo con dos palos, mayor y mesana, con velas cuadra y latina y, por fin, llegó a haberlas de tres palos, con velas cuadas el mesana y mayor y latina el trinquete, y con bauprés para las bolinas¹⁷. En todos los casos, tenían flechantes en los obenques. Sus medidas corrientes a fines del siglo XV eran 30 m de eslora, 7 m de manga y 3'10 m de puntal. Sin embargo, las medidas que se deducen del estudio de la coca de Mataró serían 18 m de eslora, 9 de manga y 4 de puntal, lo que daría un porte de 85 toneladas y la suficiente capacidad para «una autonomía de entre 500 y 600 millas»¹⁸.

Del cog nórdico parecen derivar los «hulk» holandeses, que ya eran naves oceánicas, muy parecidas a las «urcas» meridionales, de igual forma que de la coca evolucionada parecen derivar las naos castellanas, las carabelas y carracas, sin rupturas espectaculares en la evolución de los modelos, sino más bien, a base de paulatinas modificaciones que afectaron, sobre todo, al perfeccionamiento del sistema de propulsión, modificaciones de las velas y aparejo¹⁹. Algunos autores opinan que el precedente más lógico de los modelos de naos oceánicas de finales del XV y principios del XVI (Lám. II) (es decir, las carabelas, como la «Santa María» de Colón, que llevaba tres palos, dos cruzados y un mesana latino), es la coca²⁰.

15 DENOIX, C.: *V Coloquio de la «Ecole Pratique des Hautes Etudes: Commission d'Histoire Maritime*, Lisboa, 1960 (Paris, 1966), p. 140.

16 CARBONELL RELAT, L.: Op. Cit. p. 45.

17 DA MOTA, A. T.: Para el estudio de los detalles sobre las técnicas de navegación en la época en cuestión, véase: *A arte de navegar no Mediterrâneo nos séculos XIII-XVII e a criação da navegação astronómica no Atlântico e Índico*. Lisboa, 1957.

18 CHAUNU, P.: Op. Cit. p. 212.

19 LANE, F. G.: *Navires et constructions à Venise pendant la Renaissance*. Paris, 1965, pp. 87 y ss.

20 Para un estudio más pormenorizado, pueden verse: TAYLOR, E.G.R.: *The Haven Finding: A history of navigation from Odysseus to Captain Cook*. Londres, 2ª edic., 1958; MORISON, S. A.: *Admiral of the Ocean Sea: A life of Christopher Columbus*. Boston, 1942 (1978); MERRIEN, J.: *Historia de los buques*. Barcelona, 1960, entre otros.

13 GARCÍA FRANCO, S.: *Historia del arte y ciencia de navegar*, Madrid, 1947, 2 vols. pp. 143 y ss.

14 SVENSSON, S.: «Arboladura y jarcia», en *Las artes de la vela*, cit. p. 76.

Entre la documentación que ilustra la evolución de este tipo de nave destacan: el sello de Stralsund (del siglo XIV) (Fig. 5-3), las naves de Elbing, de Skamstrup, de Danzig, de Bremen, de Mataró y el barco de las Peregrinaciones de Bernhard von Breydenbach (Archiv für Kunst und Geschichte, de Berlín), entre otros²¹.

El barco de Bagil puede pertenecer a un tipo evolucionado de nao. Dice Carbonell que «en el siglo XV, tanto en Castilla como en Aragón, el término *nao* (*o nau*), además de ser genérico de nave, equivalía también al de *coca*²². Es decir, un tipo evolucionado de coca, más cerca ya de las inmediatas naos oceánicas que de la coca tradicional del Medioevo (Fig. 7).

Los detalles que hemos señalado en lo que se refiere a la configuración del casco y la arboladura, apuntan hacia un modelo mediterráneo que podría estar comprendido entre 1450 y 1520, seguramente de carga y transporte. Esta probable cronología del modelo ofrece así una fecha de referencia para la pictografía, hacia inicios del siglo XVI, suponiendo la contemporaneidad del modelo y del artista.

Otra cuestión es la de justificar la representación marinera en Bagil. Ya hemos dicho que esa vaguada en la que se sitúa la «Cueva del Esquilo» donde está la pintura ha sido, hasta época muy reciente, paso casi obligado para transeúntes y rebaños que cruzaban desde el Campo de San Juan hasta el de Mazuza, ya en la provincia de Albacete. En el pasado debió ser bastante más transitada, ya que es uno de los caminos naturales más conocidos entre ambos territorios. Desde allí hasta la costa mediterránea hay unos cien kilómetros, siguiendo la ruta Bagil - Moratalla - Caravaca - Lorca - Águilas o Mazarrón; y algunos más si la ruta es por Murcia - Cartagena. En ambos casos, una distancia considerable.

Las posibilidades serían varias, pero podemos reducirlas a dos: 1ª, un viajero que desembarca en cualquiera de los puertos de la costa de Murcia (los más representativos serían Cartagena, Mazarrón y Águilas, con documentación

suficiente entre los siglos XV y XVI) y se interna en territorios de la Orden de Santiago (Moratalla, Yeste, Socovos...), bien para regresar a su hogar, bien para vender mercancía, y pinta su barco al llegar a Bagil, ya sea como recuerdo de su paso, ya como conmemoración; y 2ª, un murciano del interior que, por algún motivo, viaja hasta la costa y, a su regreso, refleja en una pintura su recuerdo de una nao que vio en la mar.

La nave, sin embargo, parece pintada por alguien que conocía bien sus detalles y no por quien la hubiera visto una sola vez. Y parece evidente que no sólo la vio pasar, sino que la contempló seguramente anclada en algún lugar de la costa, donde eran frecuentes las recaladas para el abastecimiento de agua dulce y alimentos, o en un puerto, ya que la nao está representada con sus velas plegadas en las vergas, es decir, parada. Eso nos hace pensar en un puerto con tránsito frecuente y con capacidad para naves de gran tamaño. Ese puerto podría ser Cartagena o Mazarrón. Cartagena tenía, a fines del XV y principios del XVI un tráfico considerable y en él eran frecuentes los navíos de todo tipo que transitaban por el Mediterráneo. El puerto de Mazarrón fue también importante por su tráfico de alumbre, nombre con el que en el Medioevo se conocía al sulfato doble de potasio y aluminio hidratado, que se utilizaba como mordiente en tintorería; para fijar los colores, en la industria de curtidos; para hacer imputrescible el cuero y para otros usos en la medicina y en la construcción.

También Almería, sobre todo desde la conquista de Baza, fue un puerto importante para la marina cristiana.

En todo caso, el barco de Bagil, es el recuerdo de la mar de alguien que, a principios del siglo XVI, pasó o vivió por las tierras interiores de nuestra región y quiso dejar constancia de un medio de transporte, muy semejante a las carabelas colombinas, de las que era precedente, y que, por entonces, acababan de dar a la Cristiandad un Nuevo Mundo.

21 Un estudio general de la evolución naval en los documentos, en HEYERDAHL, T. et alii.: «Historia General de la Navegación», en *Enciclopedia del Mar*, Albatros, vol. 2, p. 60 y ss. Bilbao, 1982.

22 CARBONELL RELAT, L.: Op. Cit. p. 53.