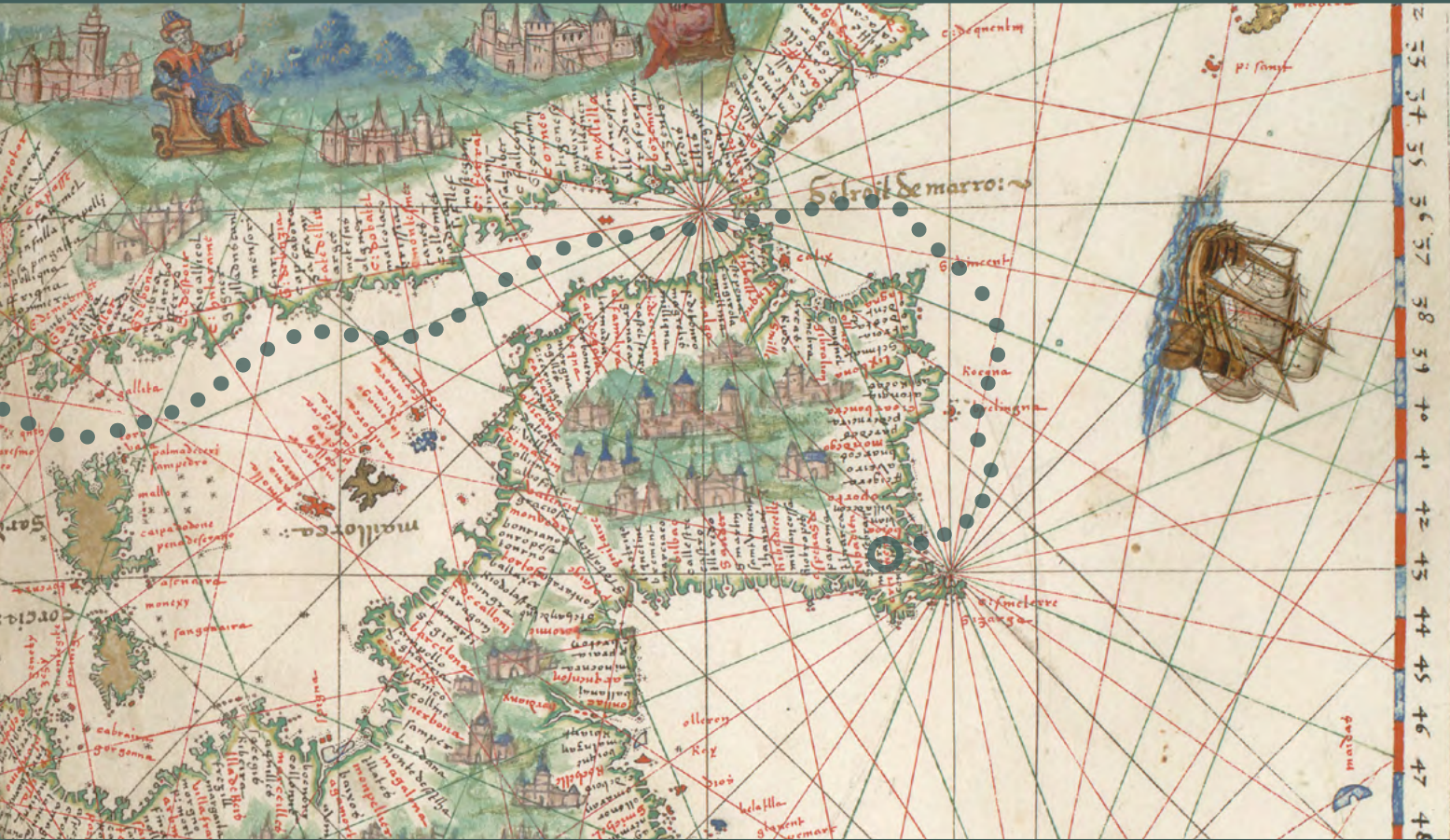


Camino de papel y de estrellas



Por un camino de papel trazado sobre los mapas navegamos desde Palestina a Padrón guiados por un camino de estrellas



XUNTA
DE GALICIA

Camino de papel y de estrellas



Por un camino de papel trazado sobre los mapas navegamos desde Palestina a Padrón guiados por un camino de estrellas



XUNTA
DE GALICIA

XUNTA DE GALICIA

Presidente de la Xunta de Galicia
Alfonso Rueda Valenzuela

Conselleiro de Cultura, Educación, Formación Profesional y Universidades
Román Rodríguez González

Secretario general técnico
Manuel Vila López

Director general de Cultura
Anxo M. Lorenzo Suárez

Subdirectora de Archivos y Museos
M^a Carmen Calviño Rodríguez

EXPOSICIÓN

Proyecto museológico y museográfico
Covadonga López de Prado Nistal

Montaje
Estudio GD Intega, S.L.
42° Noroarte Museo Massó

Restauración y conservación
Ana Celard Fernández
Marta Díaz Fernández
Silvia Fernández Bueno

Diseño de la imagen de la exposición
Lía Santana / Xosé Salgado

Producción audiovisual
Visor Audiovisual, S.L.

Storytelling
NOSO Plans e Proxectos, S.C.G.

Maquetación de elementos gráficos
Lía Santana / Xosé Salgado
Xisela Pastoriza Barros

Impresión de elementos gráficos
Imprimeverde, S.L.U.

GUÍA

Edición
Xunta de Galicia

Textos
Covadonga López de Prado Nistal

Fotografías
Roberto Quintero
Archivo Fotográfico del Museo Massó

Tratamiento y edición de imágenes
Xisela Pastoriza Barros

Diseño y maquetación
NOSO Plans e Proxectos, S.C.G.

Revisión lingüística
Mercedes Leobalde

Impresión
Gráficas Anduriña

D.L. : C 1274-2023

ISBN: 9788445354582

© Del texto: la autora

© De las fotografías: Roberto Quintero y Museo Massó

© De la presente edición: Museo Massó

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| INTRODUCCIÓN | 6 |
| LA LEYENDA | 8 |
| CAMINO DE PAPEL | 20 |
| Mediterráneo | 21 |
| Península | 35 |
| Galicia | 53 |
| Compostela | 63 |
| CAMINO DE ESTRELLAS | 70 |
| REPORTAJE FOTOGRÁFICO DE LA EXPOSICIÓN | 76 |

Frente a la imagen del *Finis Terrae* y de una Galicia aislada hasta que la conexión ferroviaria que atraviesa la Meseta fue una realidad, coge cada vez más fuerza la idea de una Galicia conectada por mar desde la prehistoria, que ocupa un lugar estratégico en las rutas de navegación entre el Mediterráneo y la Europa atlántica.

La exposición temporal ***Camino de papel y de estrellas*** nos muestra cómo la ruta marítima que conecta el Próximo Oriente con las Rías Baixas trasciende la leyenda jacobea de la *traslación del cuerpo del apóstol Santiago* desde Palestina a Padrón y nos traslada a un mundo donde las autopistas se trazaban en el mar, siguiendo los derroteros del comercio marítimo.

Las cartas náuticas, los planos y vistas de puertos estratégicos, las maquetas que ilustran la evolución de la construcción naval y los instrumentos de navegación con los que los navegantes descifraban las señales de las estrellas nos sumergen por un instante en aquel mundo de la primera globalización generada por los intercambios de mercancías de lujo a larga distancia, en un escenario en el que se conecta el viejo *Mare Nostrum* con el desafiante *Mare Océano*, y en el que las acogedoras lenguas de mar de las rías gallegas tenían (y tienen) mucho que ofrecer.

Román Rodríguez González
Conselleiro de Cultura, Educación, Formación Profesional y Universidades

INTRODUCCIÓN

Cuenta la leyenda que el cuerpo del apóstol Santiago llegó desde Palestina a Galicia en una singladura que duró siete días.

Por esta ruta marítima que conecta el Mediterráneo oriental con la costa atlántica circularon durante milenios mercancías y gentes de los tres continentes. Con ellas viajaban ideas y culturas que contribuyeron a la configuración de Europa.

En esta exposición navegamos sobre los mapas y, con ayuda de los libros, trazamos un camino de papel y atracamos en algunos puertos que surgieron a lo largo de esta ruta.

El camino de estrellas lo traza en el cielo la constelación de la Vía Láctea, conocida como Camino de Santiago. Los astros nos proporcionarán las referencias para orientarnos en el mar y nos guiarán, como a los peregrinos y navegantes, en nuestra travesía marítima.

“Fue el mar tu camino y tu senda la inmensidad de las aguas”

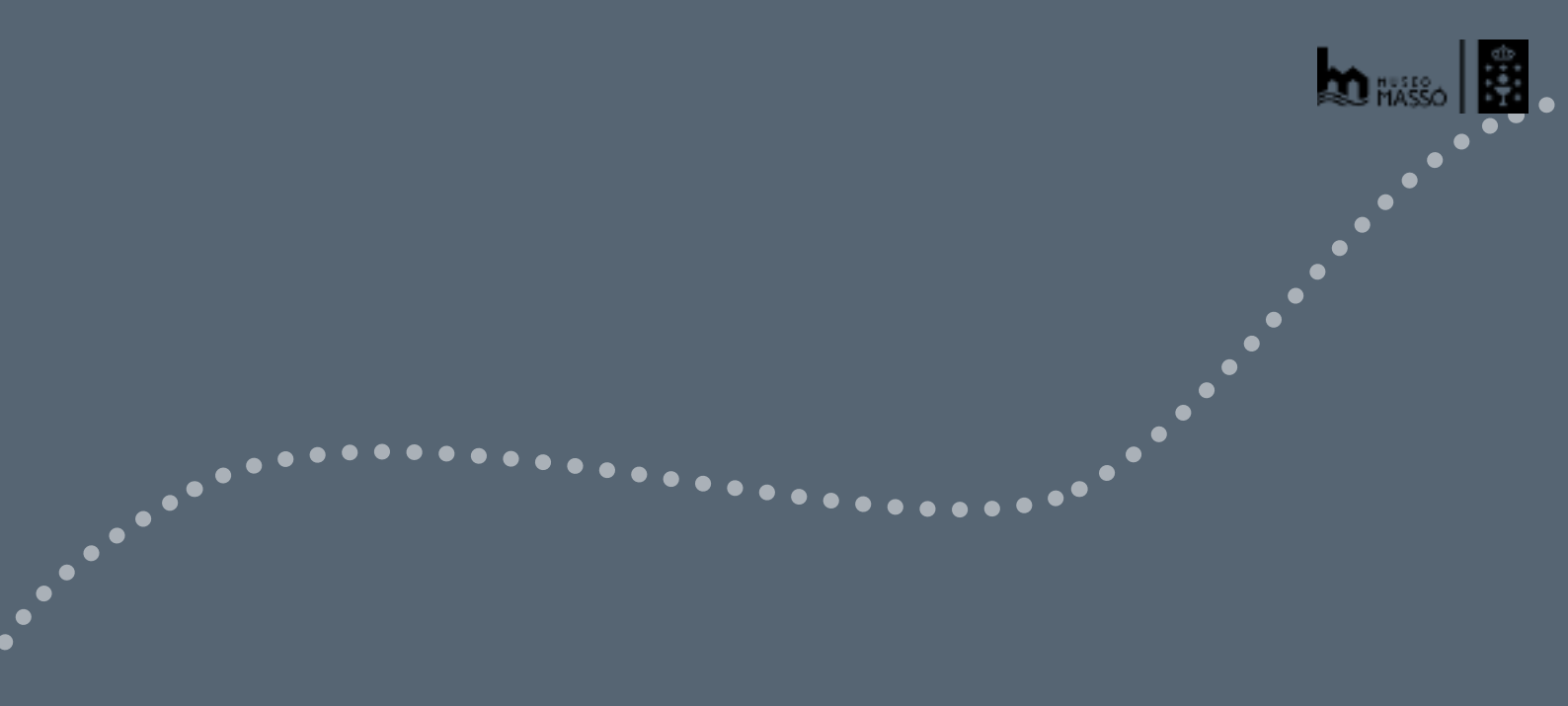
Salmo de David, en el Antiguo Testamento, citado en el Códice Calixtino.

La leyenda de la traslación del cuerpo de Santiago resuelve la incongruencia del hallazgo del sepulcro



LA LEYENDA






Según los textos más antiguos, Santiago predicó en Palestina, donde sería degollado y enterrado. En el siglo VII se extiende la idea de la predicación en Hispania y dos siglos después tiene lugar el supuesto hallazgo del sepulcro en Compostela.

Con eso el Reino Astur pretendía legitimarse como cabeza de la Iglesia en la Península. Al mismo tiempo, un nuevo centro de culto apostólico era una buena estrategia papal para combatir la expansión musulmana y la competencia de la Iglesia de Bizancio.

En el siglo XI se resuelve la incongruencia entre el lugar de la muerte y el de su sepultura con la leyenda de la traslación milagrosa de su cuerpo desde Palestina hasta Compostela. La peregrinación va adquiriendo una dimensión europea y un siglo más tarde los caminos a Santiago cruzaban Europa.





Liber Chronicarum, con la ilustración de la degollación de Santiago

Hartman Schedel. Editado en Núremberg, 1493
Ejemplar incunable con ilustraciones grabadas por M. Wohlgemuth y W. Pleydenwurff
Museo Massó

El *Liber Chronicarum* narra la historia universal desde una perspectiva cristiana, integrando los relatos bíblicos y las leyendas de los santos con los hechos históricos.

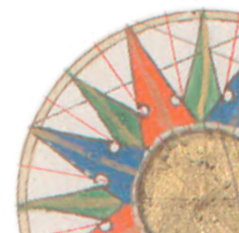
Se considera el mayor alarde de los inicios de la imprenta, ya que contiene 1.806 imágenes grabadas, buena parte de ellas realizadas por el maestro de Durero, el artista Wohlgemuth. El episodio dedicado al apóstol Santiago está ilustrado con la escena de la degollación.



Prueba evidente de la Predicación del Apóstol Santiago el Mayor en los Reinos de España

Miguel de Herce Jiménez. Impreso en Madrid, 1648

Museo Massó. Donación de M^a Eugenia, M^a del Carmen y M^a José Rodríguez Blanco. Procedente de la biblioteca particular de Modesto Rodríguez Figueiredo.



Leyenda Dorada

Jacopo della Voragine. Ejemplar incunable impreso en Venecia, 1478

Museo Massó

Esta obra fue escrita en el siglo XIII y en ella queda fijada la versión definitiva de la leyenda de la traslación del cuerpo de Santiago.

Es una recopilación de las leyendas de las vidas de los santos que fue traducida a diversos idiomas. De ella se conservan más de 1000 copias manuscritas medievales y fue durante siglos uno de los libros más populares.





La predicación de Santiago en Galicia

Reproducción xilográfica de una ilustración del *Flos Sanctorum* de Fr. Pedro de la Vega
Impreso en Alcalá de Henares, 1566

Museo Massó. Donación de Isabel Massó de Ariza



Reproducción en resina y a gran escala de una moneda con la traslación del cuerpo del apóstol

Original del siglo XII conservado en el Museo de las Peregrinaciones y de Santiago Museo Massó. Donación de la Catedral de Santiago

La moneda fue acuñada en Santiago y en el reverso tiene grabada la representación más antigua que se conoce de la traslación del cuerpo de Santiago. Es una imagen muy esquemática, con la cabeza dentro de la barca y los bultos de los discípulos que lo acompañaron. La intención sería difundir esta leyenda con la propia circulación de la moneda.





Reproducción de la tabla de un retablo con la leyenda de la traslación del cuerpo de Santiago

El original es una pintura anónima del siglo XV del Museo Diocesano de Camerino (Italia)

Museo Massó

Se representan superpuestas las distintas escenas de la leyenda: la llegada del barco, el desembarco del cuerpo, la colocación en la piedra, que adopta la forma de un sarcófago, el traslado a Compostela en un carro de bueyes y la llegada al palacio de la reina Lupa.

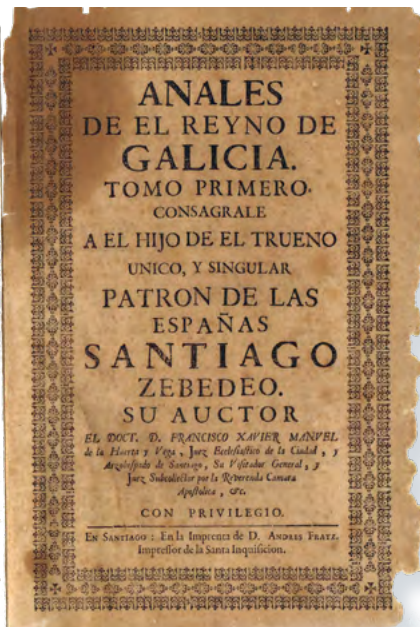
Además, incorpora el milagro del Caballero de las Conchas, que, como la leyenda de la traslación, ya había sido relatado en el siglo XII en el *Códice Calixtino*.



Anales del Reino de Galicia. Capitulo sexto: “Trasladan los discípulos el cuerpo de Santiago a Galicia”

Manuel de la Huerta y Vega. Impreso en Santiago, 1733-1736

Museo Massó





Maqueta realizada en plata de la nao Santa María

Manuel Escacena de la Rosa, 1960

Museo Massó. Donación de Pilar Chantrel

La nao es la embarcación más común en las representaciones del siglo XV de la traslación del cuerpo de Santiago. En plena Era de los Descubrimientos fue diseñada para navegar por el océano, ya sin remeros, con tres palos y con un casco de mayor altura y capacidad. Va a sustituir a las tradicionales galeras del Mediterráneo y se convierte en un símbolo de progreso y modernidad.

Inicialmente la Santa María era una nave comercial llamada La Gallega, hasta que fue alquilada por Cristóbal Colón como nave capitana al frente de las carabelas La Pinta y La Niña.





Mapamundi con la misión apostólica que ilustra el *Beato de la Catedral de El Burgo de Osma* (edición facsímil)

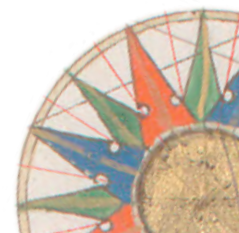
Monje Martinus del Monasterio de Sahagún, 1086

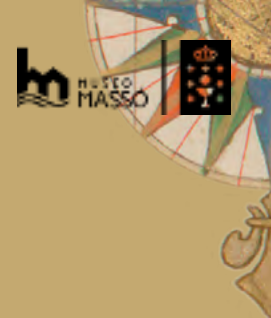
Museo Massó. Donación de Antonio Massó de Ariza

El *Beato de Liébana* y su mapamundi simbólico, en el que se identifican los territorios donde predicaron los apóstoles, contribuyó a asentar la tradición de la predicación de Santiago en la Península desde el siglo VII.

En el ejemplar de Osma se representan los lugares en los que se veneran sus sepulcros, entre los que destaca el templo compostelano, incluso por encima del de San Pedro de Roma.

También Galicia cobra mayor protagonismo, tanto por el espacio con que se representa como por la elección y tamaño de elementos que la identifican: la Torre de Hércules y el pez más grande, como referencia a la abundancia de pescado en las rías. Esto ha dado lugar a suponer que habría una versión anterior realizada en Compostela.





El Mediterráneo fue desde la prehistoria un mar de encuentros y desencuentros



CAMINO



MEDITERRÁNEO

Siglos antes de nuestra era, los fenicios, establecidos en lo que sería Palestina, destacaron como extraordinarios navegantes y comerciantes. Desde el Mediterráneo oriental atravesaban el estrecho de Gibraltar para aventurarse por la costa atlántica de la Península Ibérica. Durante la época del Imperio Romano habrá un intenso flujo comercial que conectará los tres continentes.

En la Edad Media la expansión del islam convierte el Mediterráneo en un espacio hostil. Con el final de este enfrentamiento religioso la cuenca mediterránea será la principal generadora de una economía en la que se crean grandes fortunas gracias al comercio de mercancías de lujo asiáticas.

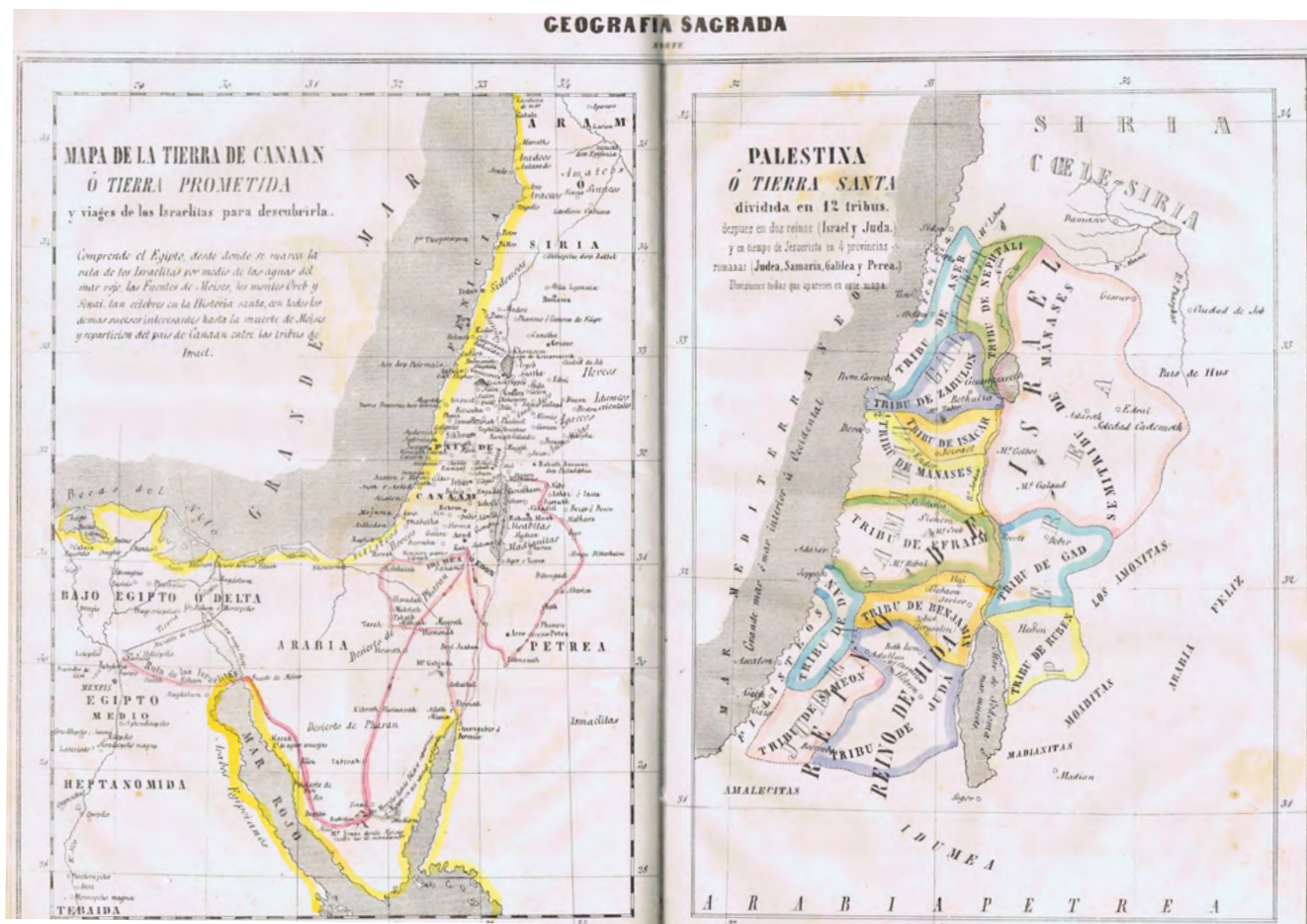
La expansión del Imperio Turco-Otomano, con capital en Constantinopla, bloqueará la ruta hacia Oriente, y la Europa mediterránea empezará a mirar hacia el oeste.

DE PAPEL

Mapa de Palestina. *Geografía Sagrada. Cartografía hispano-científica*

Francisco Torres Villegas. Impreso en Madrid, 1852

Museo Massó





Mapa de Europa que ilustra el libro *Los hechos y dichos memorables*

Cayo Julio Solinus. Impreso en Basilea, 1558

Museo Massó

El autor fue un gramático latino del siglo IV.

Es una especie de enciclopedia de curiosidades sobre temas históricos, naturales, religiosos etc., que parte de las obras escritas en el siglo I por Plinio el Viejo y el geógrafo hispanorromano Pomponio Mela.

En el mapa se destaca el estrecho de Gibraltar como Fretum Gaditadum y el dibujo de la columna de Hércules.





Tierra Santa, ilustración del libro *Angustiorem forman redacta ex variis autoribus a multis erroribus expurgata*

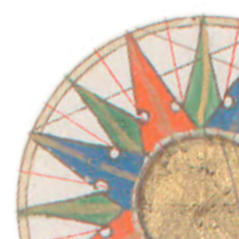
Jacobus Tirinus. Impreso en Venecia, 1730

Museo Massó



El mapa representa la porción de territorio que se extiende desde Siria hasta Egipto e incorpora la línea de costa con la rosa de los vientos y con las líneas de los rumbos. Se ilustra con la representación de monumentos y objetos sacros de la religión hebreaica y, en el centro, el plano de la ciudad de Jerusalén.

La disputa bélica entre cristianos y musulmanes por la conquista de la Ciudad Santa se prolongó 195 años y convirtió el Mediterráneo en un mar hostil.



Atlas Vallard (edición facsímil)

Elaborado en la Escuela de Cartografía de Dieppe (Francia), 1547

Museo Massó

Es un atlas portulano "del Viejo y del Nuevo Mundo" en el que, como era habitual, el sur se sitúa en la parte superior y el norte en la inferior. Destaca por la rica decoración, con rosas de los vientos señalando el norte, galeras, monstruos marinos... y por la representación de escenas de la vida cotidiana de los territorios cartografiados.

Su antecesor fue el *Atlas Miller*, elaborado 28 años antes en Portugal, en una época en que la cartografía marítima era un arma estratégica de primer orden.





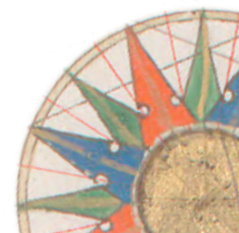
Portulano del Mediterráneo del *Atlas Miller* (edición facsímil)

Lopo Homen, Jorge Reinel, Pedro Reinel y Antonio de Holanda. Impreso en Lisboa, 1519

Museo Massó

Los portulanos son los primeros mapas medievales que se basan en el conocimiento geográfico real y suponen el inicio de la cartografía científica. Son representaciones gráficas del litoral mediterráneo con la situación precisa de los puertos y la dirección de los vientos, esencial para la navegación a vela.

Hasta el siglo XII esta información estaba recogida por escrito en los libros portulanos. Su desarrollo, con la incorporación de más información para facilitar la navegación, dará lugar a las cartas náuticas.



Maqueta-exvoto de pinaza catalana

Siglo XIX

Museo Massó

La pinaza es una embarcación derivada de las históricas galeras mediterráneas que se generalizan desde la expansión del Imperio Romano.

Las galeras gallegas de la flotilla del arzobispo Gelmírez aparecen en *Las Partidas de Alfonso X* con el nombre de *pinazas* (por estar fabricadas con madera de pino). Más pequeñas que las galeras, eran embarcaciones de pesca y de mercancías que en ocasiones podían salir a navegar en mar abierto.





- ▲ Azulejo fabricado en Cataluña con la representación de una galera
- ▶ Azulejo fabricado en Portugal con la representación de una galera

Siglos XVII-XVIII

Museo Massó





Plano de la ciudad de Constantinopla en el libro *Seis libros de la Cosmografía Universal*

Sebastián Muenster. Editado en Basilea, 1558

Museo Massó

Con la incorporación de Constantinopla en 1487 al Imperio Turco-Otomano se cierra el paso al lucrativo mercado de las especias y de la seda que procedían de Asia Oriental. Europa debía buscar otra vía por mar.

Portugal fue el primero en encontrarla circunnavegando África y atravesando el Índico. España, por su parte, opta por la ruta hacia el oeste, basándose en la convicción de que la Tierra era redonda, y organiza la expedición de Cristóbal Colón sin saber que se iban a encontrar con otro continente.

Memorias Históricas de los Monarcas Othomanos

Giovanni Sagredo. Impreso en Madrid, 1684

Museo Massó. Donación de M^a Eugenia, M^a del Carmen y M^a José Rodríguez Blanco. Procede de la biblioteca particular de Modesto Rodríguez Figueiredo



Ilustración del puerto de Nápoles en el libro *Suma de todas las crónicas do mundo*, llamado en latín *Supplementum Chronicarum*

Giacomo Fillippo Foresti. Impreso en Valencia, 1510

Museo Massó





Vista de Nápoles desde Posilipo

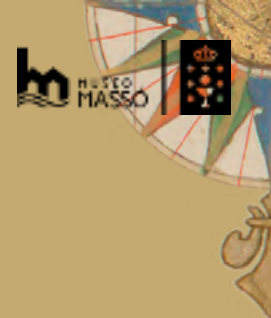
Anónimo, 1840

Museo Massó

En la Edad Moderna las grandes ciudades portuarias marítimas se convierten en auténticos baluartes defensivos.

La invención de las armas de fuego que incorporan los barcos de guerra, piratas y corsarios suponen una nueva amenaza. Nápoles pronto va a equiparse con las defensas e instalaciones necesarias. En el siglo XVIII era ya una ciudad portuaria modélica: a la muralla medieval se le van sumando los tres castillos defensivos, una torre vigía, un arsenal para la construcción y reparación de barcos, aduana, almacenes y una linterna que iluminaba la entrada y la salida del puerto.





*Los intereses comerciales
se desplazarán del Mare
Nostrum al Mare Océano*



CAMINO



PENÍNSULA

El punto más estratégico en la ruta hacia Occidente lo marcaban el estrecho de Gibraltar, flanqueado por los promontorios conocidos como "las Columnas de Hércules", y el puerto de Cádiz, uno de los más codiciados desde que fuera fundado por los fenicios.

El éxito de las expediciones en busca de nuevas rutas comerciales por el Atlántico configura a partir del siglo XV una economía mercantilista a nivel global. Los intereses comerciales se desplazarán del *Mare Nostrum* al *Mare Océano*, con América y Asia Oriental como principales destinos.

En la costa más hostil de Portugal, Lisboa en el estuario del Tajo y Oporto en la desembocadura del Duero ofrecían buenas oportunidades para el comercio oceánico.

DE PAPEL

Mapa de Hispania, ilustración del libro *Comentario a las Guerras de las Galias*

Escrito por Cayo Julio César en el siglo I antes de nuestra era.
Impreso en Venecia, 1517

Museo Massó

En este mapa, el estrecho de Gibraltar recibe el nombre de *Fretum Herculeum*, en alusión a "las Columnas de Hércules".

En la época del Imperio Romano ya era un paso estratégico, pero durante la dominación árabe se cierra el acceso de los países cristianos del Mediterráneo a las costas del occidente y del norte de Europa. Cuando en el siglo XIV se restablece el dominio cristiano, se convierte en la principal ruta comercial y de mayor actividad económica.





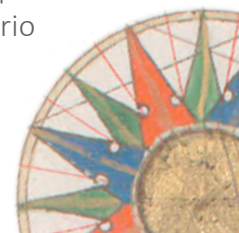
Portada del libro *Regimiento de navegación*, ilustrada con las columnas de Hércules y con el lema de la monarquía española *Plus ultra*.

Andrés García de Céspedes. Impreso en Madrid, 1606

Museo Massó

Las antiguas culturas del Mediterráneo situaban el fin del mundo conocido en el estrecho de Gibraltar. Al estar flanqueado por dos peñones, lo incorporaron a su mitología como "las Columnas de Hércules". Mas allá del *Mare Océano* no había nada, que es lo que significa la expresión latina *Non plus ultra*.

Carlos V, atraído por la grandeza del antiguo Imperio Romano, incorpora a su simbología imperial el mito de "las Columnas de Hércules" y *Plus ultra* 'más allá', como lema de ese nuevo imperio cuyas fronteras traspasan el océano.



Sitio de Gibraltar por las armadas francesa y española

Anónimo, hacia 1790

Museo Massó





Nueva carta náutica de la Isla de Cádiz y el estrecho de Gibraltar

Jean de Petit y Johann Friedrich (editores); Homann (geógrafo). Impresa en Núremberg, hacia 1730

Museo Massó

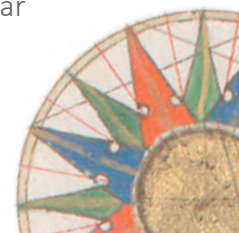


Cádiz y el estrecho de Gibraltar fueron, por su posición estratégica entre el Atlántico y el Mediterráneo, una de las áreas de la Península Ibérica más cartografiadas.

Sus puertos desempeñaron un papel destacado a lo largo de la Historia, desde la Edad de Bronce hasta la actualidad.

Atravesar el estrecho requería de cierto grado de pericia pues mientras una corriente superficial fluye hacia el este desde el Atlántico, otra fluye desde el Mediterráneo a mayor profundidad.

En la antigüedad, cuando el vendaval soplabla con fuerza, los barcos mercantes que procedían del Mediterráneo se refugiaban en Málaga y transportaban la mercancía por tierra para alcanzar la costa atlántica.





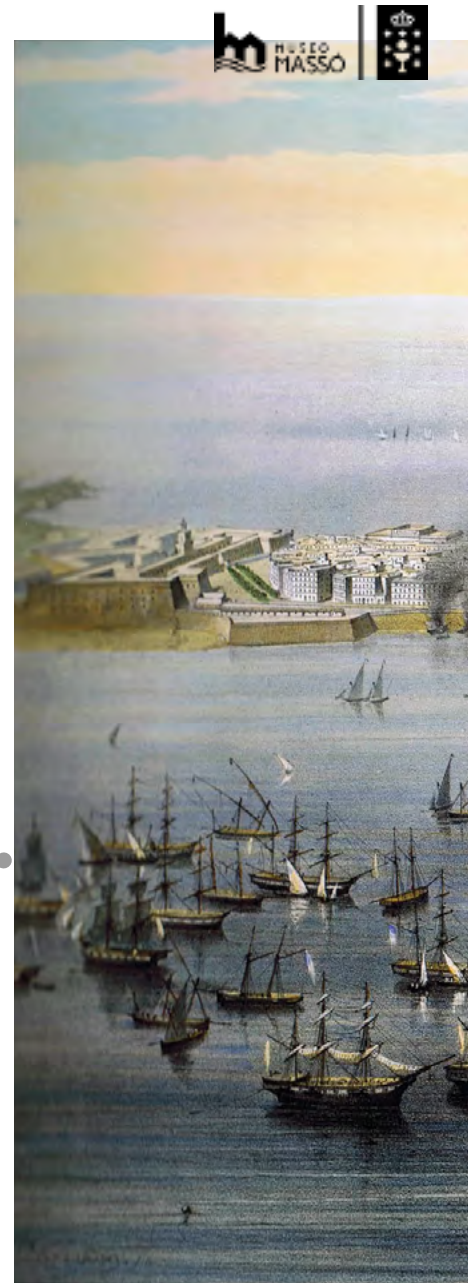
Vista topográfica de la bahía de Cádiz

Alfred Guedson, siglo XIX

Museo Massó

Esta bahía es una zona estratégica en el paso del Atlántico al Mediterráneo a nivel comercial y de control del territorio desde hace miles de años. En ella se concentran los puertos de Cádiz, San Fernando, Santa María y Rota.

Desde el reinado de Felipe II se fueron construyendo defensas hasta convertirla en una de las plazas fuertes más inexpugnables del mundo.





Almadraba de Cádiz. Ilustración del atlas *Civitates Orbis Terrarum*

Joris Hoefnagel (dibujante), Franz Hofenberg (grabador), hacia 1575

Museo Massó

La explotación del atún con el sistema de la almadraba se consolida durante el Imperio Romano, junto con la salazón y las salinas, como una de las principales industrias de esta zona.

En la cartografía de la Edad Moderna se representa como un recurso importante y característico de la bahía, tal y como observamos en esta vista topográfica.

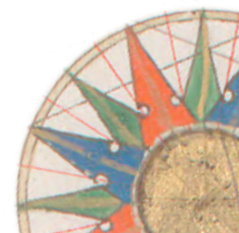




Maqueta del navío San Juan Nepomuceno, que participó en la batalla de Trafalgar

Pascual Munoa, hacia 1940

Museo Massó

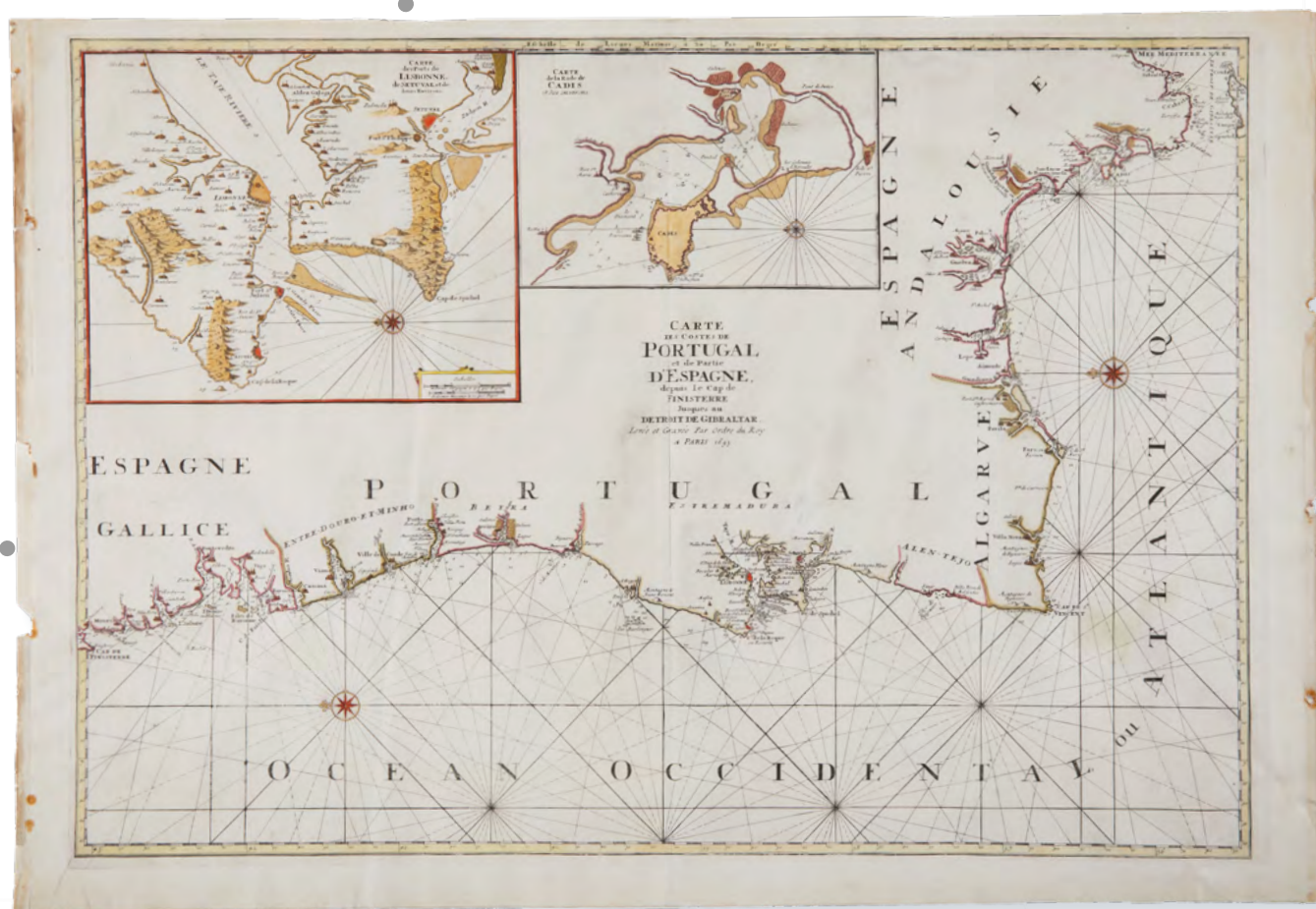




Carta náutica de las costas de Portugal y parte de España

S. Bellin. Impresa en París, 1776-1800

Museo Massó





Vista del puerto de Lisboa

Anónimo, 1750

Museo Massó

El puerto de Lisboa fue pionero en la carrera por los descubrimientos durante los siglos XV y XVI, cuando Portugal se convirtió en una potencia naval y en la sede de los principales avances en materia de navegación. Posteriormente, como metrópolis colonial y con el desarrollo del comercio marítimo, este puerto seguirá teniendo un peso especial en las rutas transoceánicas.



Crónica do felicíssimo Rey Don Emanuel da gloriosa memoria

Damião Góis e João Baptista. Impreso en Lisboa, 1619

Museo Massó. Donación de M^a Eugenia, M^a del Carmen y M^a José Rodríguez Blanco.
 Procedente de la biblioteca particular de Modesto Rodríguez Figueiredo



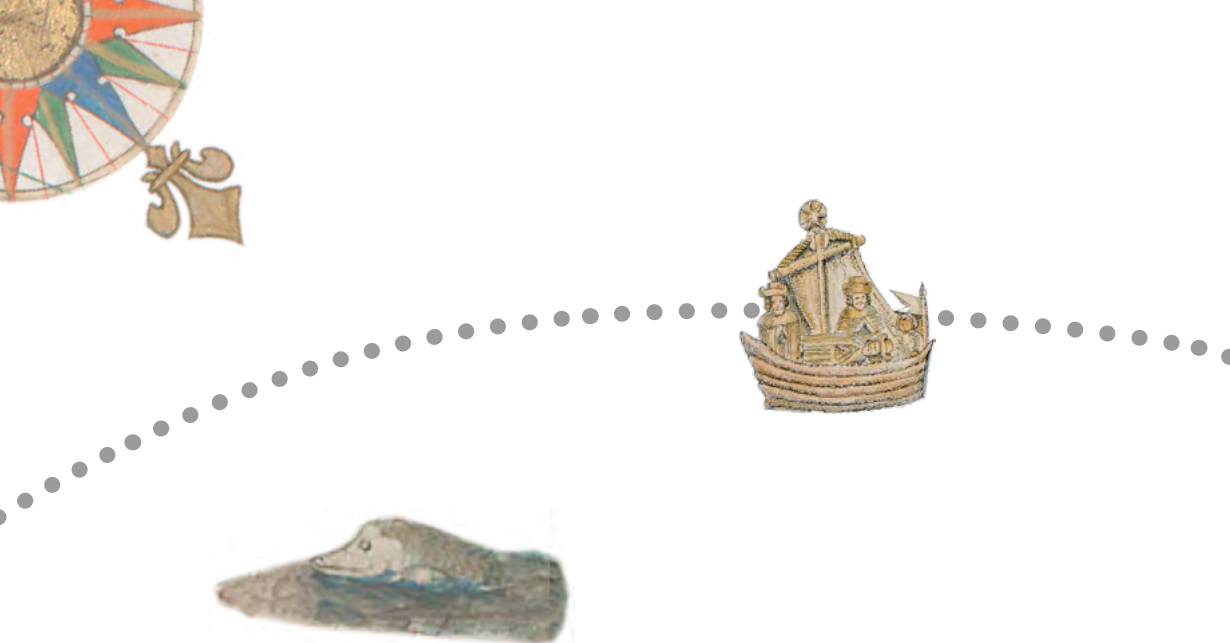


Azulejo de fabricación portuguesa con la representación de un galeón

Siglos XVIII-XIX

Museo Massó





Carta del rey Felipe II dirigida al gobernador de Galicia sobre el ataque de la flota en Portugal

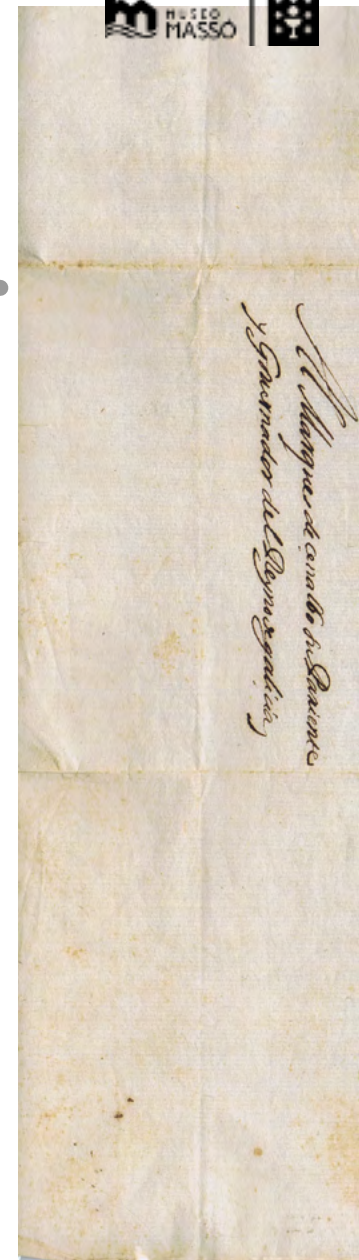
San Lorenzo del Escorial, 1589

Museo Massó

La carta contiene una orden del monarca para que las naves que habrían de invernar en Lisboa lo hagan en el puerto de Ferrol. Allí se manda construir un fuerte utilizando mano de obra de las galeras.

Las frecuentes guerras desde 1580 hasta 1639 en el frente atlántico entre España, Inglaterra, Francia y Holanda, llevaron a que se invirtiera en la defensa de los puertos gallegos y se destinara una parte de la flota de la Armada Real a Galicia.

En estas fechas Ferrol figura ya como el puerto de base, si bien con la anexión en 1584 de Portugal a la Corona española, Lisboa se perfila como un puerto de referencia en la costa atlántica.

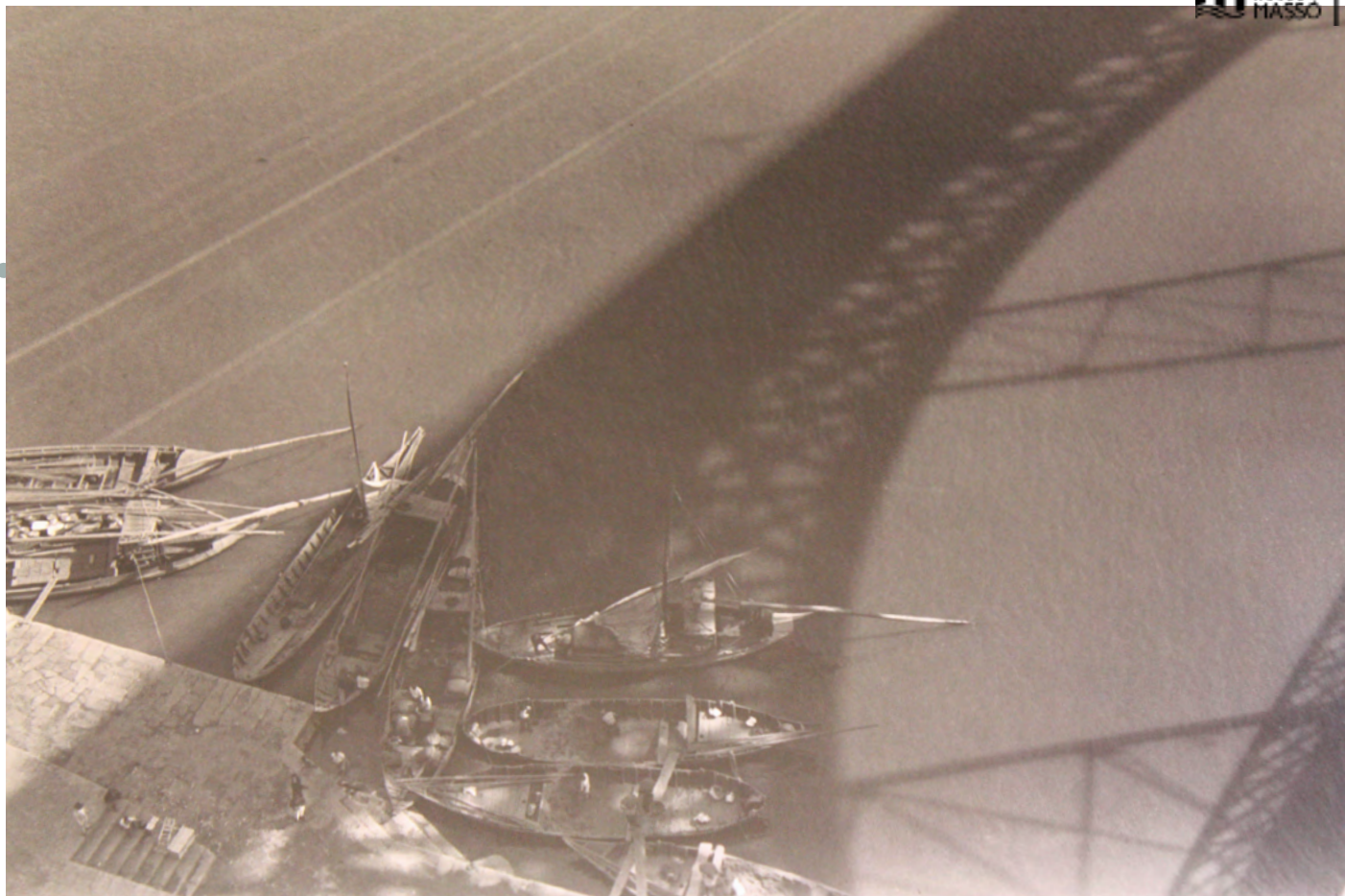


Maqueta de barco *moliceiro* característico de la ría de Aveiro

Mediados del siglo XX

Museo Massó

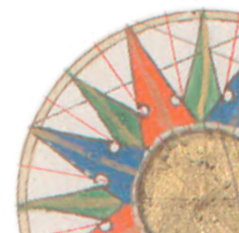


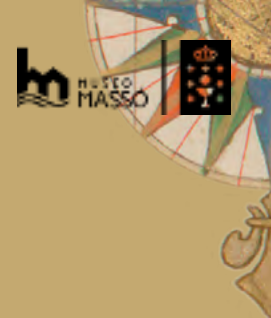


Fotografía de los muelles del Duero en Oporto

Hacia 1920

Museo Massó





*Las rías gallegas
mantienen una posición
estratégica en la ruta
atlántica*



CAMINO

GALICIA

Las rías gallegas desempeñaron un papel importante desde la prehistoria en las rutas que conectaban el Mediterráneo con los territorios atlánticos ricos en metales, entre los que se encontraba Galicia.

Sus puertos no fueron solo escalas, sino también puertos de partida de la expansión oceánica.

En la ría de Arousa, Iria Flavia, en Padrón, tuvo su breve episodio de gloria como puerto de Compostela con el arzobispo Gelmírez y su flotilla de galeras.

Vigo vivió un momento de prosperidad con el Imperio Romano. Sufrió después el castigo de las flotas vikingas, normandas, incluso de naves que peregrinaban a Tierra Santa, y los ataques de los corsarios turcos, ingleses, franceses y holandeses. A partir del siglo XVIII recupera su actividad mercantil gracias a las rutas atlánticas.

DE PAPEL

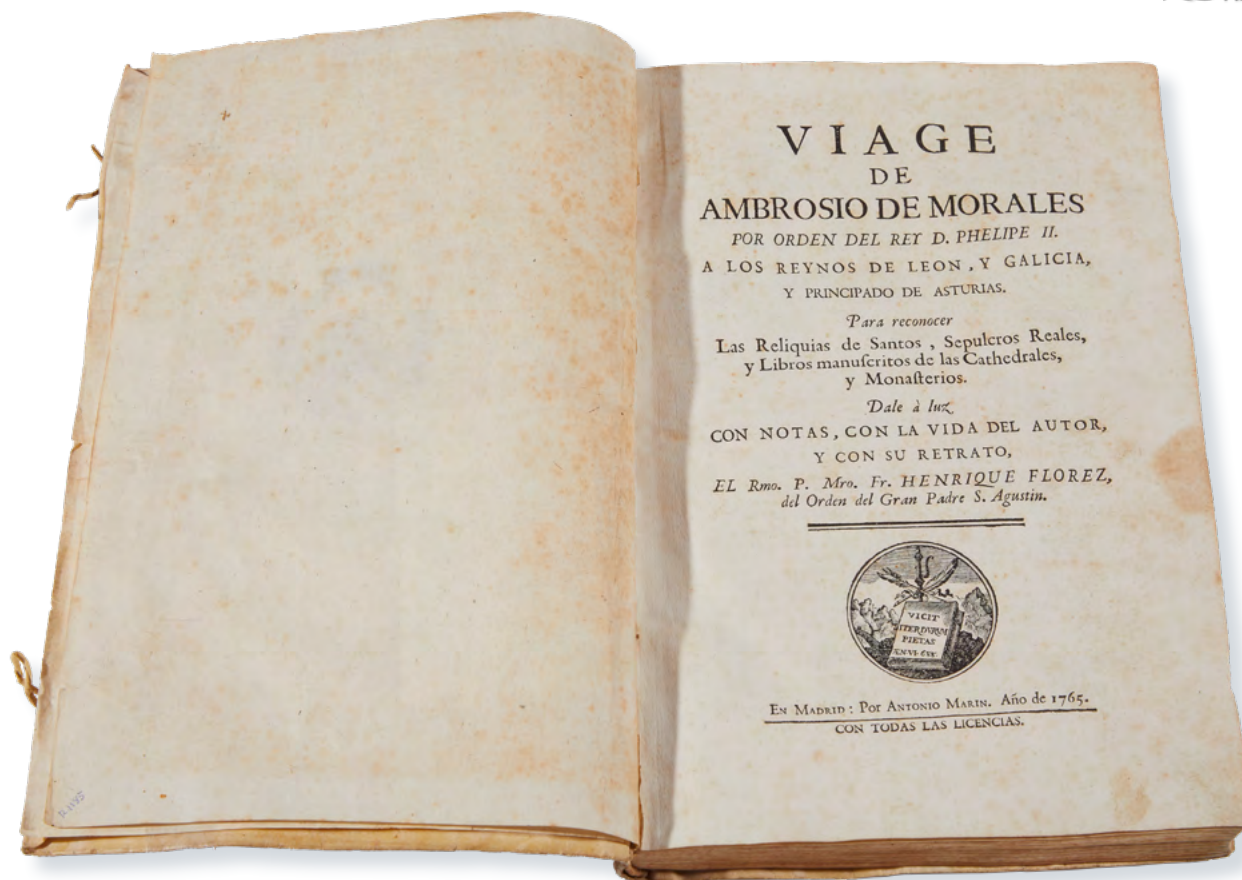


Alegoría del Reino de Galicia en la portada del libro *Galicia, Reino de Cristo Sacramentado*

Pascasio de Seguin. Impreso en México, 1750

Museo Massó





Viage de Ambrosio de Morales por orden del Rey Don Phelipe II. A los Reinos de León, y Galicia, y principado de Asturias

Fray Henrique Flórez. Impreso en Madrid, 1765

Museo Massó



Mapa de Galicia incluido en la *Descripción del Reino de Galicia*

Fernando Ojea. Impreso en Amberes, 1612

Museo Massó





Maquetas de la flota de galeras del arzobispo Gelmírez

Realizadas por José María Massó García, hacia 1975

Museo Massó

Galicia, para hacer frente a los ataques marítimos normandos y musulmanes, solo disponía de pequeñas embarcaciones de pesca y de comercio costero. A principios del siglo XII el arzobispo de Compostela, Diego Gelmírez, trajo dos constructores de galeras italianos para crear su propia armada defensiva. La base estaría en Iria Flavia (Padrón), puerto natural de Santiago, y sería la primera flota de cierta entidad dentro del Reino de Castilla y León.



Carta náutica de las Rías Baixas en el atlas *De la nueva y relumbrante antorcha de la mar*

Johannes van Keulen y Claas Jansz Vooght. Impreso en Ámsterdam, 1698

Museo Massó

Este atlas náutico, constituido por varios volúmenes, se convirtió a finales del siglo XVII en un éxito editorial. Fue el primero que incorporó todas las costas del mundo.





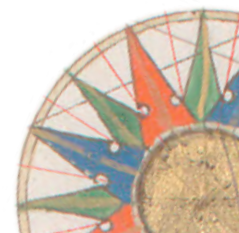
Ciudad y puerto de Vigo en el libro *Descripción topográfico-histórica de la ciudad de Vigo*

Nicolás Taboada e Leal. Impreso en Santiago, 1840

Museo Massó

La posición estratégica de las rías gallegas se consolida a partir del siglo XVI debido a los enfrentamientos entre las potencias europeas y los ataques corsarios. Aun así, apenas se invierte en la construcción de defensas y equipamiento portuario. Solo Vigo, a diferencia de otros puertos gallegos, disponía ya de un muelle de piedra en la punta de A Laxe.

Sin embargo, sus expectativas se ven truncadas por el apoyo que otorga la Corona a los puertos de Baiona y A Coruña. En el siglo XVIII, con la nueva política comercial, recupera su posición, y en el siglo XIX la industria pesquera lo sitúa en primera posición.





Panel didáctico de la *Ruta Jacobea del Mar de Arousa y Ulla*

Sánchez Gallego, 1992

Museo Massó





Exvoto marineru con la traslación del cuerpo de Santiago

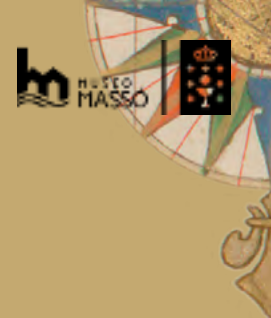
Anónimo, siglo XIX

Museo Massó

Representa la llegada milagrosa en barca del cuerpo de Santiago a Iria Flavia (Padrón). La mayor parte de las representaciones de este episodio de la leyenda jacobea se realiza entre los siglos XII y XVI, y resulta excepcional su presencia en el arte popular.

Estos dos hechos, junto a la interpretación que se realiza del escenario en clave marinera, con una embarcación y un puerto pesquero, le otorgan a nuestro exvoto, cuando menos, un carácter singular.





*Santiago de Compostela
fue la capital de un
poderoso señorío
eclesiástico*



CAMINO

COMPOSTELA

El protagonismo religioso de Compostela dio lugar a que durante siglos recibiera el trato de cabeza del Reino de Galicia, aunque, en la realidad, A Coruña ejerciera como tal.

Hasta el siglo XIX fue la capital del señorío del arzobispo. Tras la desamortización y la asunción de poderes por parte de la Administración del Estado, la ciudad luchará por no perder ese protagonismo, pero no será hasta la constitución de la Comunidad Autónoma, en el período democrático actual, cuando logre el título de capital de Galicia.

La plaza de O Obradoiro es un testimonio labrado en piedra del poder absoluto que ejercía la iglesia en la ciudad y de los beneficios que obtenía del cobro del Voto de Santiago. Este tributo, recaudado en varios territorios peninsulares, no fue abolido hasta 1812.

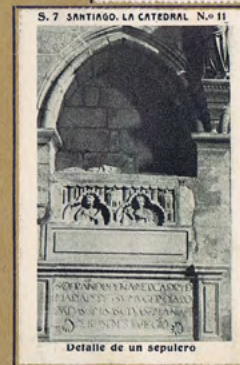
DE PAPEL



LAS BELLEZAS DE GALICIA



SERIE 7
SANTIAGO: La Catedral

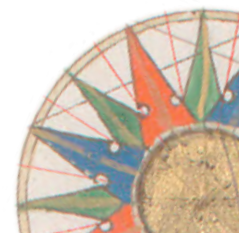




Cromos de Santiago en el álbum *Las bellezas de Galicia. España turística y monumental*

Juan Gil Cañellas. Editado en Oviedo, 1933

Museo Massó





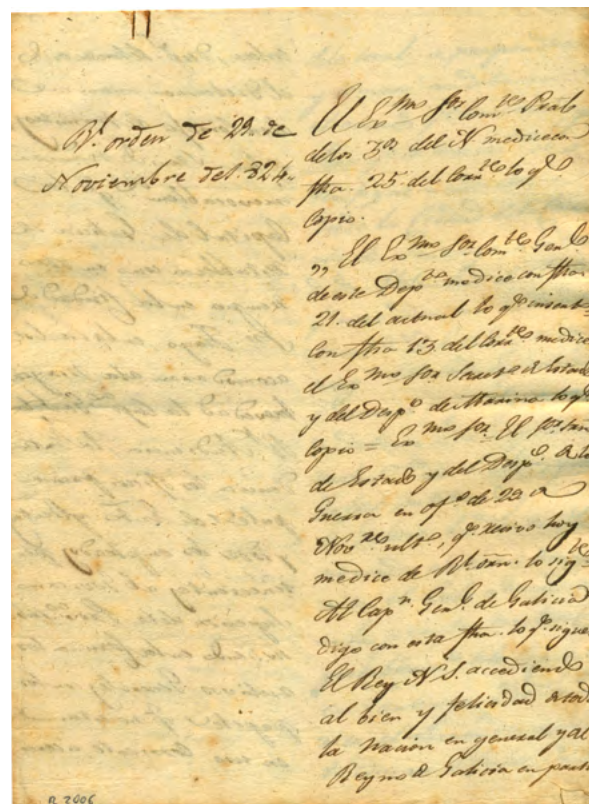
Carta en la que se comunica la decisión real del restablecimiento de Santiago de Compostela como capital del reino de Galicia

De Pedro de Cabrera, comandante del Tercio de Vigo, al oficial de la armada Jacinto Amieva, en Vigo, 1824

Museo Massó

Esta orden pretendía castigar la ciudad de A Coruña, que había apoyado el pronunciamiento liberal de Porlier en 1815 y la revolución de 1820.

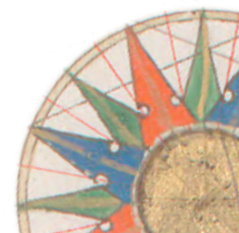
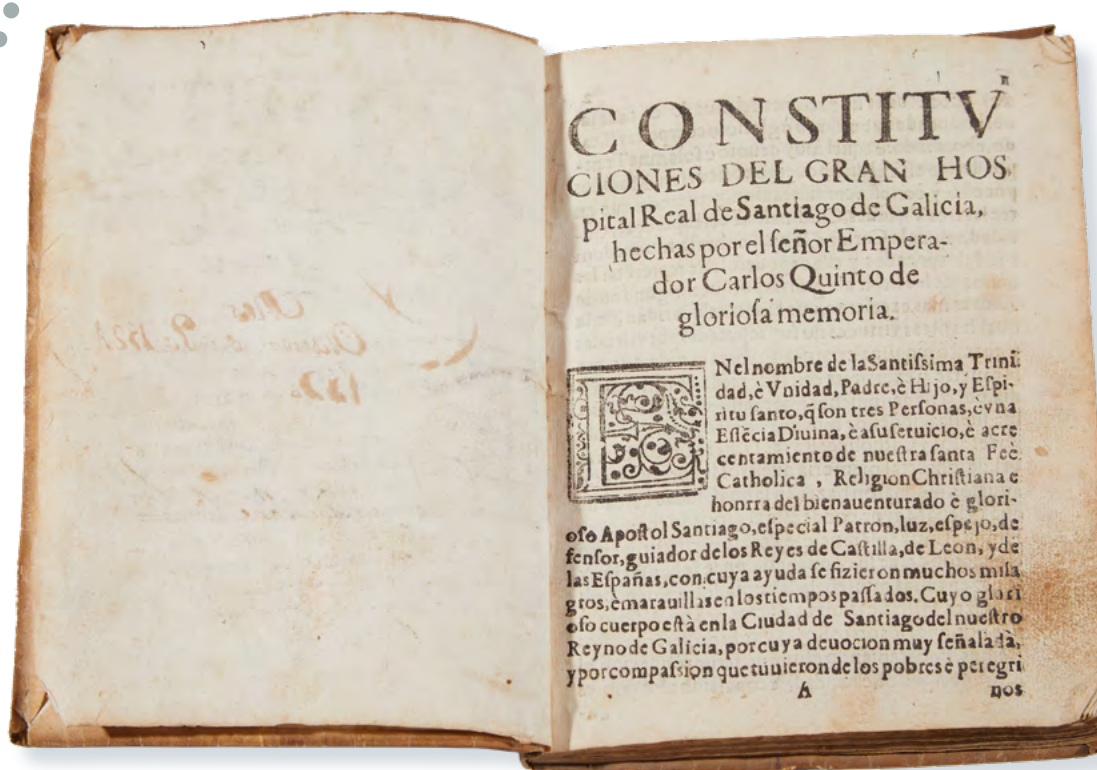
La restitución de la capital a A Coruña en 1832 será consecuencia de la asunción del poder por la reina M^a Cristina de Borbón. La madre de Isabel II buscaba el apoyo de los moderados frente a la oposición de los conservadores, que se negaban a derogar la ley sálica, que impedía a las mujeres heredar el trono.



Constituciones del Gran Hospital Real de Santiago de Galicia hechas por el Señor Emperador Carlos Quinto de gloriosa memoria

Valladolid, 1521

Museo Massó. Depósito de Isabel Massó de Ariza



Autorretrato de Laxeiro como peregrino compostelano

Laxeiro, 1982

Museo Massó. Donación de los herederos de Amalia Bolívar Sequeiros





SUMARIO, Y RE- DE LAS GRACIAS, concedidas por diferen Á LA CASA Y REAL **SANTIAGO** Y Á LOS COFRADES teniendo la Bula de la Sta. y Predicacion de cada Año.

Rimeramente, N. SS. Padre Julio II. con-
cedió a dicho Hospital Real de Santiago de
Galicia todas las Gracias, e Indulgencias,
y Privilegios, que tiene y tendrá el Hospital
de Sancti Spiritus in Saxia de Urbe de Ro-
ma. Lo propio concedió la Santidad de S.
Pío V.

Item, Alexandro VI. concede Indulgencia Plena a los
que murieren dentro de dicho Hospital.

Item, Inocencio III. concede a los que visitaren el dicho
Hospital, desde la Natividad de Nuestro Señor Jesus-Christo, y
toda su Octava, cada vez que lo hicieren, dos mil y ochocientos
años de Indulgencia.

Item, Clemente VII. concede por el mismo tiempo, tres años,
y tres Quarentenas de perdon.

Item, Celestino V. concede el día de los Reyes, y su Octava,
cien mil años de Indulgencias.

Item, Alexandro IV. concede a los que visitaren el dicho
Hospital, quatro mil años de perdon, y la remisión de la sexta
parte de sus pecados, y ochenta Quarentenas la Pasqua de San-
cti Spiritus, y toda su Octava. Lo mismo concede por la Fiesta
de la Santissima Trinidad, y toda su Octava.

Item, Alexandro VI. concede mil años de Indulgencia, y remi-
sión de la sexta parte de los pecados, por la Fiesta de el
Corpus, y su Octava.

Item, Clemente VI. concede en la Assumpcion, Natividad,
Purificacion, Annunciacion de Nuestra Señora, y en todas sus
Octavas, un año, y quarenta dias de perdon.

Item, Alexandro IV. concede tres mil años, y tres mil Qu-
rentenas de Indulgencias, y la remisión de la tercera parte de
los pecados, todos los primeros Domingos de el mes.

Item, Celestino V. concede tres mil años de Indulgencia
en la Natividad de Nuestra Señora, y toda su Octava.

Item, Inocencio VI. concede dos mil años de Indulgencias
todas las Fiestas de los Apóstoles. El mismo Inocencio III.
concede un año, y quarenta dias de Indulgencia a todos los
que visitaren el dicho Hospital todos los dias.

Item, Inocencio VIII. da licencia a todos los que entraren
por un año y medio algun Niño Expósito, que puedan elegir
Confesor aprobado, el qual los pueda absolver de todos sus
pecados, aunque sean reservados a la Santa Sede Apostólica,
y concederle Indulgencia plena.

Lo mismo concede a los que castan alguna Niña Expósta.

El mismo Sumo Pontífice concede treinta años, y treinta
Quarentenas de Indulgencia por las penitencias no cumplidas,
todas las Fiestas de Nuestra Señora, y de el Señor Santiago.

El mismo concede, que oyran los Oficios Divinos en
tiempo de entredicho.

Item, Alexandro VI. concede, que los que murieren en
dicho Hospital, y todos los que fueren Cofrades de el mismo



COPILACION E INDULGENCIAS tes Sumos Pontífices HOSPITAL DE **DE GALICIA.** DE SU COFRADIA, Cruzada, de la Publicacion y Predicacion de cada Año.

Hospital, en tiempo de entredicho, con moderada pompa
puedan ser enterados, como no hayan sido cosa de el tal
entredicho.

El mismo Sumo Pontífice permite, que los Cofrades de di-
cho Hospital puedan elegir Confesores, o Religiosos apro-
bado, que los pueda absolver de qualesquiera casos reservados, e
excepto el de Heregia, Rebellion, Contumacia contra el mismo
Pontífice, o contra la Sede Apostólica, e Indulgencia de Letras
Apostólicas, ocupacion de tierras, y no sujetos a la Iglesia
órtana contra los Obispos, y Eclesiasticos.

El mismo Sumo Pontífice concede, que los Cofrades de
los tales Cofradías, los puedan conceder Indulgencia Plena
una vez en la vida, y otra en el artículo de la muerte.

Item, Clemente VII. hace participacion a los que fueren
Cofrades de el dicho Hospital, de todos los Ayunos, Lincenias,
Peregrinaciones, Penitencias, Oraciones, Misas, Estacuas, y
los demás Oficios Divinos, que se hacen en la Iglesia Mil-
itante, para que gozen de ellas, como si ellos mismos los hicieran.
Asimismo, está concedido a dicho Hospital todas las Gracias,
e Indulgencias de la Cofradía de la Diferencia de Roma,
para que las ganen los Bienhechores de dicho Hospital, para ayu-
da de sustentar los Pobres. Además de esto, ganan algunas Gra-
cias, e Indulgencias todos los Fieles, que con devocion visita-
ren la Capilla Mayor de dicho Hospital, y rezaren delante de
el **SANISSIMO SACRAMENTO** cinco Padre nuestro, y otras
tantas Ave Marías, desde el día de Cereza, hasta la Pasqua de
Resurreccion, y hasta la de Pentecostes, que por ser muchas,
y no hacer largo este Sumario, no se ponen aqui.

¶ Todas las Indulgencias contenidas en este Sumario es-
tin confirmadas, y aprobadas por los Sumos Pontífices, que
despues sucedieron, y particularmente por los Santidades de A-
lexandro VI. y Julio II., por Bulas dadas en Roma en dias de
Diciembre de mil quatrocientos y noventa y nueve, y diez y
siere de Enero de mil quinientos y quatro, en las quales dichas
Bulas, al fin de ellas, tienen las palabras siguientes: *T certum
est, todas aquellas que en sus dichas Letras está concedido, que
no avien, y qualquier otra cosa en contrario, e si algunas en
contra, ó de por sí, se ha, por la misma Sede, concedido Indul-
cia, que no puedan ser entredichos, suspensidos ó excomulgados, ó dis-
moldes a Juicio. Fuere el donas de ciertos lugares, por Letras
Apostólicas, que no hagan pena, y exprese menzion, y se publica en
pública de el tal Indulto.* ¶ *A ningún hombre, pues, sea licito
governar esta Corte de nuestra voluntad. Decreto. Con-
firmacion, Aprobacion, Confirmacion, Suplimento, Indulto, E-
claracion, Estatuto, Ordenanza, y Nivendole, ó con temeraria
audacia lo contra ellas, y si alguno presunviere contrario, sepá,
que incurrirá en la indignacion de Dios todo Poderoso, y de
los Illusterrimos Padres, y Pueblo sus Apóstoles.*

Y últimamente están confirmadas, y aprobadas dichas In-
dulgencias por N. SS. Padre Clemente X.

*Concedida con el Sumario de Indulgencias, inserto en la Prevision despachada con fecha de primero de Setiembre
de mil setecientos cinquenta y cinco, por el Illmo. Señor Don Andrea de Zerola y Nivea, de el Consejo de S. M., y
Comisario Apostólico General de la Santa Cruzada, en favor de el Gran Hospital Real de Santiago de Galicia, el qual está
aprobado, y mandado entregar a esta Real Casa, para que sirva, y luego imprimir en donde la comogea la Traslada,
Escritura de Cámara de dicha Comisaria, el Original de el Administrador General de dicho Real Hospital, y
si Solo de las Armas de este, para su validacion. D. José Francisco Meléndez.*

No hay obligacion de Oficios, ni caridad anual, ni otra penion.

Sumario, y recopilación de las gracias e indulgencias concedidas por diferentes sumos Pontífices a la casa y Real Hospital de Santiago

Impreso en Santiago de Compostela, hacia 1755

Museo Massó

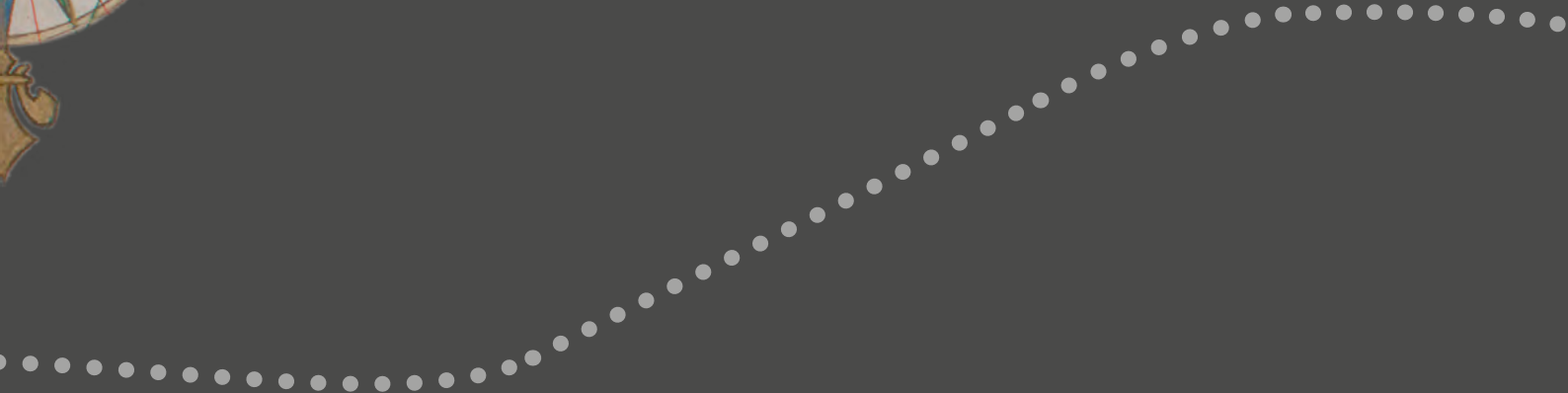


“Y enseguida vio en el cielo un camino de estrellas”

(Códice Calixtino, cap I. lib IV)



CAMINO DE



Los fenicios fueron pioneros en aplicar la observación astronómica para orientarse en el mar y enfrentarse a largos trayectos alejados de la costa y a la navegación nocturna.

En el Mediterráneo era fácil avistar referencias en la costa y por eso las técnicas de navegación eran básicas, hasta que se inicia la navegación oceánica al final de la Edad Media.

Entonces la navegación astronómica adquiere un gran desarrollo y complejidad. Los conocimientos sobre el movimiento de los astros y los cálculos de su posición respecto del horizonte permitirán determinar la posición del barco y del punto de destino en la inmensidad del océano.

Para esto será necesario disponer de tablas precisas con la posición de los astros, instrumentos como el astrolabio y cartas de navegación.

ESTRELLAS

Telescopio

Siglo XIX

Museo Massó. Donación de Antonio Rama Laguna



32

33

Tabla 33. De la cantidad en que varía el Azimuth de los astros en las cercanías del horizonte, por cada grado de altura absoluta.

Grados de amplitud de los astros.

| E | 0 | | 10 | | 20 | | 30 | | 40 | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | G | G' | G | G' | G | G' | G | G' | G | G' |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 |
| 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
| 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 |
| 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 |
| 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 |
| 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |

Tabla 34. Continuación de la cantidad en que varía el Azimuth de los astros en las cercanías del horizonte, por cada grado de altura absoluta.

Grados de amplitud de los astros.

| Amplitud | 40 | | 45 | | 50 | | 55 | | 60 | | 65 | | 70 | | 75 | | 80 | |
|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | G | G' | G | G' | G | G' | G | G' | G | G' | G | G' | G | G' | G | G' | G | G' |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 |
| 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
| 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 |
| 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 |
| 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 |
| 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |



Cartas astronómicas del libro *Lecciones de navegación o principios necesarios a la ciencia del piloto*

Dionisio Macarte y Díaz. Impreso en Madrid, 1801
 Museo Massó





Reproducción de un astrolabio marino hallado en la ría de Viveiro

Original de finales del siglo XVI. Xunta de Galicia. Depositado en el Museo del Mar de Galicia Museo Massó. Reproducción realizada por Arte Bronce

El astrolabio fue hasta finales del siglo XVII el instrumento fundamental para orientarse en mar abierto. Con él Colón atravesó el Atlántico y la expedición de Magallanes dio por primera vez la vuelta al mundo.

En 2021 la Federación Española de Actividades Subacuáticas recuperó un astrolabio en la ría de Viveiro. Se trata de un descubrimiento extraordinario, ya que solo se conocen 108, y el de Viveiro es el único hallado en Galicia.

Naviesfera

Londres, 1920

Museo Massó. Donación de Antonio Rama Laguna



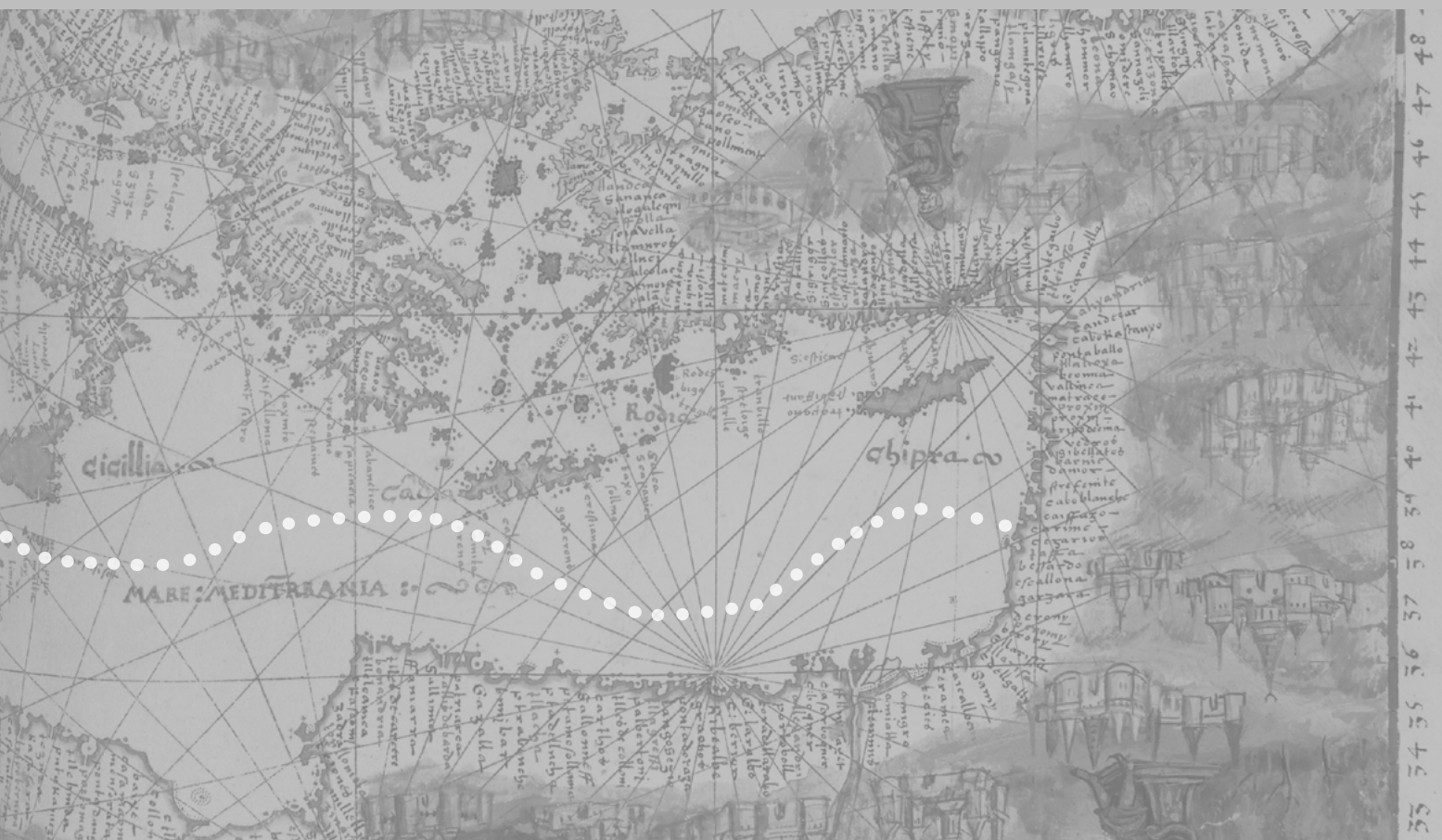
REPORTAJE FOTOGRAFICO DE LA EXPOSICIÓN











32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47

