

FERNANDO ALONSO ROMERO

Hallazgo de un Petroglifo con Representaciones Esquemáticas de Embarcaciones de la Edad de Bronce

La península de Morrazo es por la hermosura de sus paisajes uno de los lugares de la provincia de Pontevedra más atractivos de Galicia, pero al mismo tiempo es una zona de enorme interés arqueológico todavía muy poco explorada. En una de las vertientes rocosas de la ensenada de Borna (Meira), desde la que se domina una deliciosa panorámica de toda la ría de Vigo, fueron descubiertas el pasado verano varias insculturas rupestres entre las cuales aparecen representadas embarcaciones esquemáticas de la Edad del Bronce.

Antes de profundizar en el análisis de estas embarcaciones, tema principal de este petroglifo, que se encuentra en una roca de doce metros de largo por cuatro de ancho, consideramos necesario hacer una descripción general de este descubrimiento. La parte superior de la roca, de composición granítica toda ella, está orientada hacia el norte, mientras que su base o parte inferior de casi cuatro metros mira hacia el sur, en dirección a la ensenada de Borna y a Vigo. Toda la parte oeste de la roca está cubierta con insculturas de figuras esquemáticas humanas, en grupos o aisladas (figura n.º 1) y todas ellas mirando hacia el conjunto de las embarcaciones que se encuentran en la parte inferior este de la roca; solamente una de ellas está aislada en la zona oeste. En torno a las embarcaciones y a poco más de un metro del grupo de figuras humanas, se ven unos cuarenta signos cruciformes o figuras esquemáticas humanas como parecen representar. La diferencia entre este tipo de figuras esquemáticas y las anteriores, representadas más detalladamente con piernas y brazos, es realmente notable pues da a entender como si se hubiera pretendido hacer una distinción clara entre dos pueblos o tribus. En el extremo superior NE, se puede ver un pequeño círculo con una cruz inscrita, representando posiblemente una rueda o disco



FIGURA N.º 1

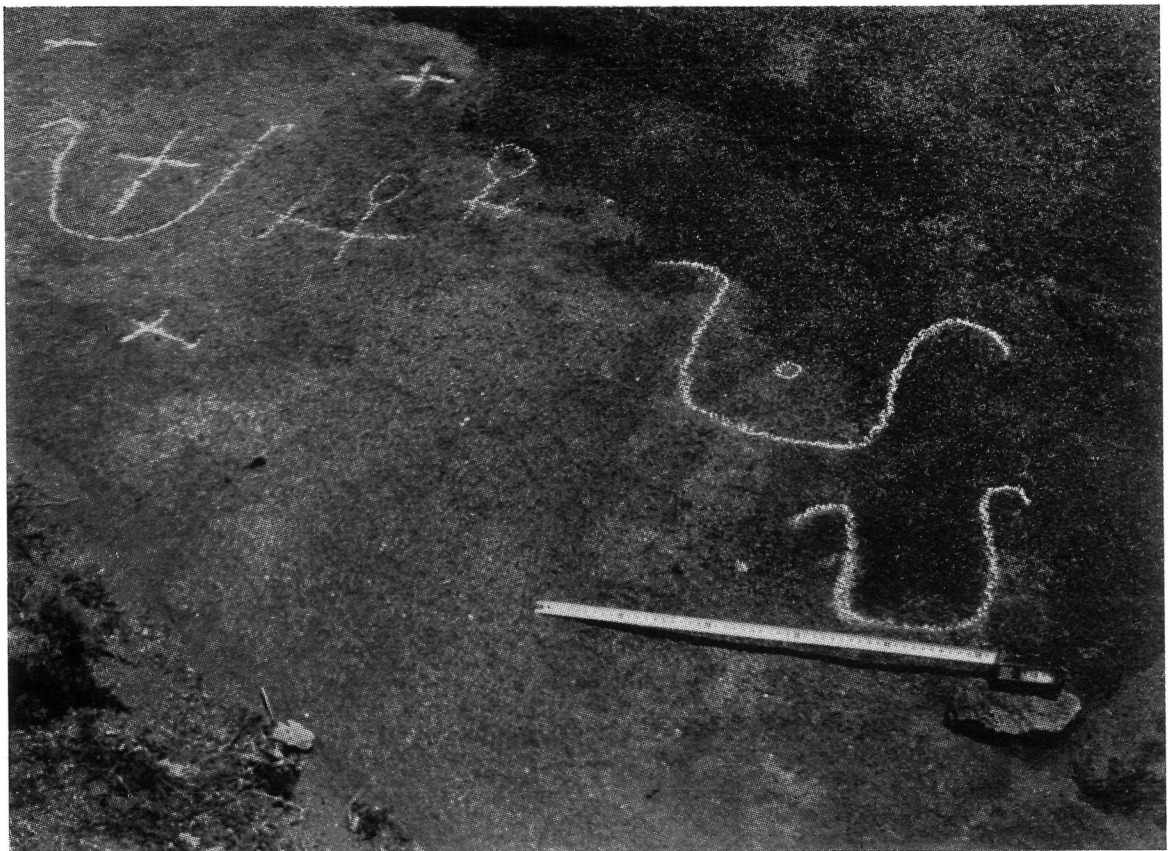


FIGURA N.º 2

solar. Asimismo en la zona este hay dos signos cruciformes circunscritos con un trazo que se asemeja a una calabaza invertida. También hay algunas «coviñas» que aparecen en tres grupos, al parecer formando parte de posibles representaciones muy esquemáticas de carros, como los que se pueden ver en algunos petroglifos escandinavos juntamente también con representaciones de embarcaciones.

No es posible en este artículo el entrar en una descripción y estudio detallado de todo el conjunto de este petroglifo. Por ello nos limitaremos a un análisis superficial de las embarcaciones por ser el tema más importante de todo el conjunto de insculturas y por ser la primera vez que en Galicia aparecen representaciones esquemáticas de embarcaciones de la Edad del Bronce. El perfil de nueve de estas embarcaciones está trazado por un arco cóncavo más o menos regular, con sus extremos curvados hacia el exterior en estilizado «cuello de cisne». Algunas tienen en su interior un signo cruciforme, y una de ellas un círculo o «coviña» (quizás representación de la barca solar) (figura n.º 2). En total hay trece embarcaciones; de todas ellas la más interesante es la mayor, que ocupa la parte central del petroglifo y que comentaremos más adelante (figura n.º 3).

En el Occidente europeo se conocen muy pocos petroglifos que representen embarcaciones prehistóricas; excepto los escandinavos, ampliamente estudiados

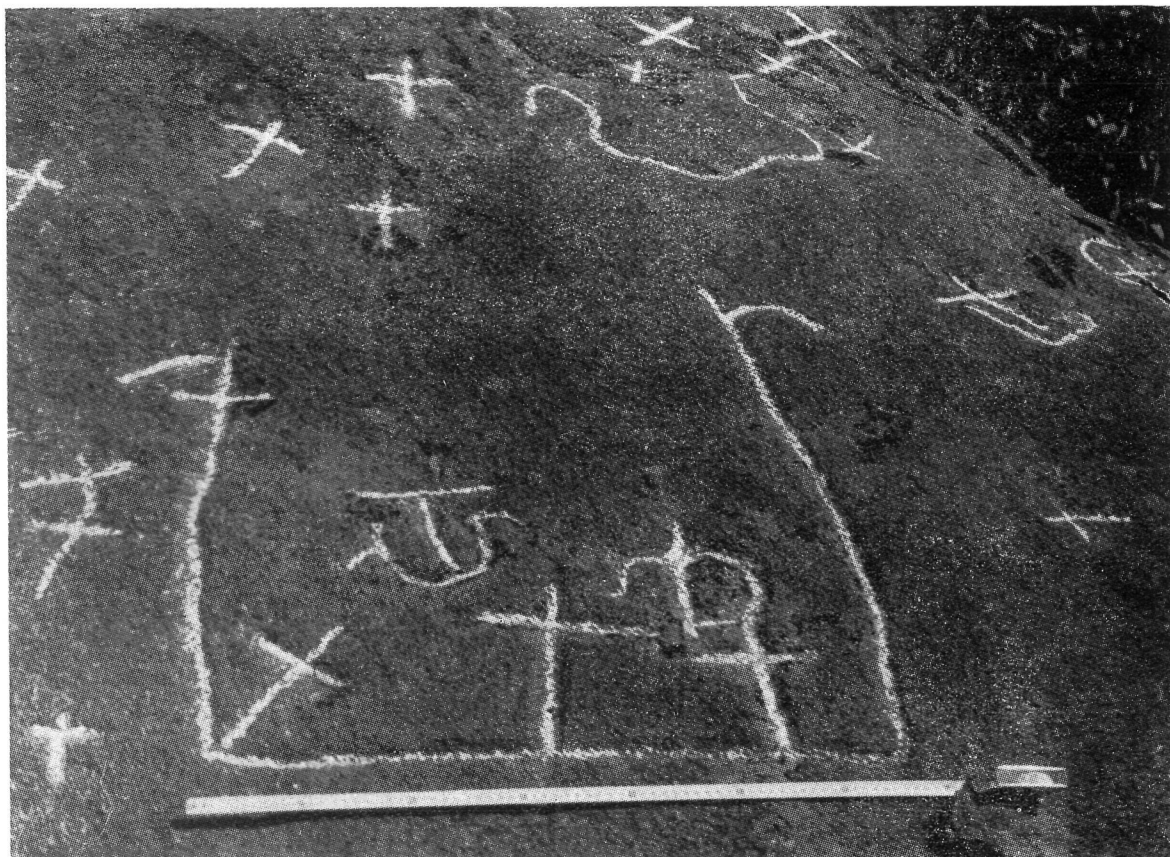


FIGURA N.º 3



FIGURA N.º 4

y que nos ofrecen una buena muestra de los tipos de embarcaciones que se utilizaron en las costas atlánticas del Norte de Europa durante la Edad del Bronce, se conocen muy pocos monumentos megalíticos o rocas en las que se encuentren insculturas de embarcaciones. En Escocia existe en un enterramiento megalítico de la localidad de Ri Cruin (Kilmartin, Argyllshire), un petroglifo que al parecer representa una embarcación de remos. También en Irlanda se conocen dos interesantes petroglifos que representan embarcaciones; uno se encuentra en la cámara sepulcral de la impresionante tumba megalítica de New Grange (al norte de Dublin), construida alrededor del año 2000 (a. de C.); se trata de una embarcación al parecer con siete remeros, junto a la cual está representado el disco solar, característico de muchas insculturas escandinavas en las que aparece en relación con embarcaciones, a las que muchos arqueólogos interpretan como barcas solares que transportan al Sol en su viaje por el cielo, según antiguas creencias del Mediterráneo (I). El segundo petroglifo irlandés que representa una embarcación se encuentra en otro enterramiento megalítico, en Dowth, aunque su aspecto ofrece al igual que el de New Grange (figura

n.º 4) bastantes dudas sobre su significado. También en el sur de Bretaña, en Mané Lud (Morbihan) se encuentran unas interesantes insculturas que representan embarcaciones, cuya semejanza con las del petroglifo de Borna es realmente sorprendente. Algunos arqueólogos consideran a estas embarcaciones de Mané Lud, como muestras de una creencia religiosa de origen Mediterráneo, que consistía en depositar embarcaciones o modelos de ellas en los enterramientos, para facilitar el supuesto viaje al otro mundo; aunque también se admite la posibilidad de que estas embarcaciones hubieran sido solamente un símbolo de la actividad marítima de los pueblos de la Edad del Bronce de las costas atlánticas europeas.

La embarcación más grande e interesante del petroglifo de Borna mide unos sesenta y siete centímetros de eslora y es de fondo completamente plano. De cada uno de sus extremos sale un trazo vertical ligeramente curvado hacia el interior; el mayor de los dos, es decir, la proa, termina en forma de cabeza de animal; pudiera representar un pico de pájaro, un dragón o cualquier otro animal característico de las proas de las embarcaciones escandinavas. La proa también termina en forma de cabeza de animal o «cuello de cisne» semejante al de las demás embarcaciones, con la particularidad de que antes de iniciarse la curvatura de la terminación de la popa, hay un trazo recto sobre la misma popa, como si fuera un pequeño mástil o gallardete, esto último es lo que nos parece más probable. Ambos extremos de la embarcación son extraordinariamente elevados, característicos de una embarcación apropiada para la navegación en el océano. Las proas y popas en «cuello de cisne» las vemos en casi todos los petroglifos de embarcaciones escandinavas. Incluso también la proa de esta embarcación adornada en forma de cabeza de animal puede compararse con proas semejantes escandinavas. Durante la Edad Media era frecuente en las embarcaciones nórdicas el adornar las proas con cabezas de animales. Algunas de las embarcaciones escandinavas de la Edad del Bronce que se ven en los petroglifos, llevan en la parte superior de sus proas lo que parece ser en unas la cabeza de un perro, y en otras una cabeza de ciervo, caballo o dragón con largos cabellos. Esta curiosa costumbre de adornar así las embarcaciones no era exclusiva de los escandinavos pues también puede verse en las representaciones de las primitivas embarcaciones mesopotámicas y egipcias. Había razones de tipo religioso y guerrero para decorar las proas con cabeza de animal. La cabeza de dragón que llevaban las embarcaciones vikingas tenía la función de asustar a los espíritus guardianes de la costa, cuando las naves se acercaban a tierra en sus correrías por las costas atlánticas. Esta práctica se conservó durante muchos siglos, siendo frecuente aún en el siglo pasado el ver mascarones de proa en forma de animal o monstruo. Incluso en nuestros días algunas embarcaciones portuguesas, como el saveiro, van adornadas con una especie de escoba o flecos en la parte superior de la proa. Esta costumbre tiene su origen precisamente en las embarcaciones de la Edad del Bronce que surcaron las aguas del Atlántico con sus proas adornadas con cabeza de animal, quizás de caballo con largas crines que ondeaban al viento, o lo que es más trágico: cabelleras humanas (como sugiere T. C. Lethbridge en su estudio sobre el origen

de las supersticiones marineras [II]) de personas que hubieran sido sacrificadas en ceremonias religiosas en relación con el mar. El origen de este tipo de proas debemos buscarlo en el este del Mediterráneo y en relación con la difusión de los constructores de tumbas megalíticas que llegaron hasta Escandinavia, y por lo tanto portadores de creencias del Mediterráneo, como la de la «barca solar». Esto naturalmente no quiere decir que hubieran sido embarcaciones semejantes a las mesopotámicas del tercer milenio o a las egipcias, las que llevaron a los

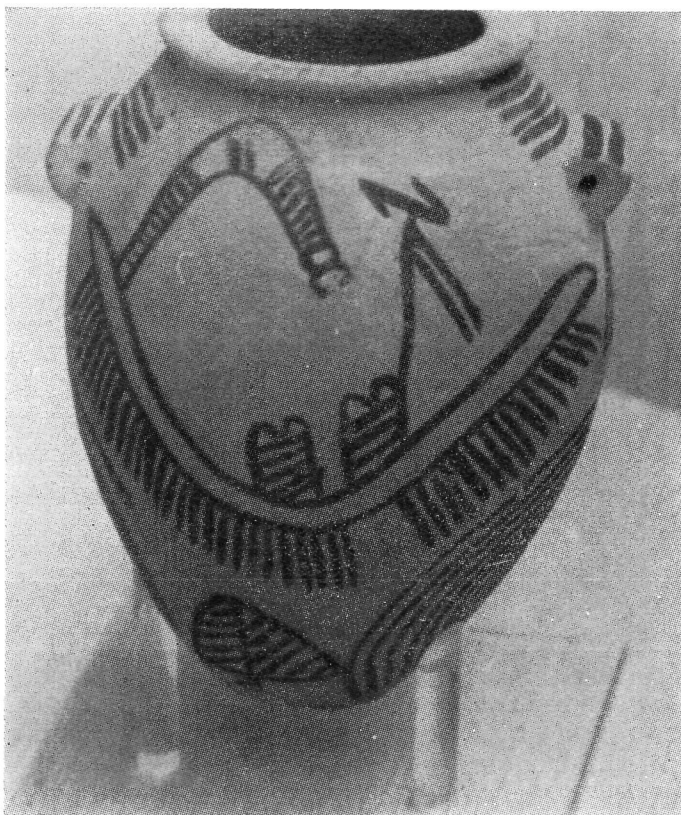


FIGURA N.º 5
 Recipiente de barro del período
 predinástico fechado en el año
 3300 (a. de C.), conservado en el
 Museo Británico. Está decorado
 con una embarcación de remos o
 canaletes. Sobre la cubierta se pue-
 den ver dos cabinas y un posible
 mástil o estandarte.

constructores de megalitos desde Galicia a Bretaña; pero sí creemos en una evolución de los medios de navegación y por lo tanto debemos suponer que las naves de la Edad del Bronce que surcaron las costas occidentales europeas tuvieron como antecedentes remotos a las embarcaciones del este del Mediterráneo. Ahora bien, ¿qué tipo de embarcaciones son las que están representadas en el petroglifo de Borna? A esta pregunta no podríamos responder sin tener conocimiento del tipo de embarcaciones que se emplearon en el norte de Europa durante la Edad del Bronce. Por esa zona los materiales que el hombre había utilizado para construir sus naves habían sido la madera y el cuero. Debemos descartar el empleo de piraguas monóxilas en el Atlántico pues embarcaciones de este tipo zozobrarían fácilmente, y está por lo tanto fuera de lugar el pretender que en piraguas monóxilas hubieran podido los constructores de me-

galitos haber navegado desde Galicia a Bretaña o a Irlanda. También debemos excluir el empleo de grandes embarcaciones de juncos, como las utilizadas por los egipcios, ante la carencia de este material en las costas del Atlántico. No podemos pensar tampoco que hubieran sido embarcaciones de planchas de madera, pues carecían de instrumentos de metal apropiados para serrar la madera y construir cascos de forma curvada como los representados en los petroglifos, ya que esto supondría además unos grandes conocimientos de ingeniería naval para dar a la embarcación las proporciones adecuadas, y por otra parte el empleo de una quilla para hacer estable a la nave. Sin embargo la quilla fue un descubrimiento muy posterior a la época a la que pertenece el petroglifo de Borna. La construcción de ciertos tipos de embarcaciones primitivas del norte de Europa empleando tablones o planchas de madera, fue sin duda inspirada por las embarcaciones de cuero. En la zona pantanosa de Hjortspring, en la isla de Als (Slesvig, sur de Dinamarca) se encontró una embarcación de madera, de fondo plano y de una longitud de diez metros; construida con delgadas planchas de madera. Se cree que esta embarcación carecía de remos y de vela por lo que se debía de manejar con canaletes, igual que una piragua, con un canaleta grande adosado a uno de sus extremos a modo de timón. Las planchas de madera de esta embarcación iban cosidas unas a otras sin ningún tipo de unión metálica, siguiendo el mismo sistema que en las embarcaciones de cuero. Es ésta la embarcación de planchas de madera más antigua que se ha encontrado en el norte de Europa y se fecha en el año 350 (a. de C.) gracias a que junto a ella se encontraron también varias armas de metal y otros objetos que permiten fijar su época (III). Esto no significa que antes de esa fecha no se hubieran construido embarcaciones de planchas de madera puesto que tenemos el ejemplo de las encontradas en el río Humber (North Ferriby) en Inglaterra, fechadas en el año 1500 (a. de C.) (IV) e igualmente con sus planchas de madera cosidas con cuerda. Fue éste un tipo de embarcación que se siguió construyendo en Inglaterra hasta poco antes de la llegada de los romanos. Sin embargo las embarcaciones del río Humber, aun siendo de planchas de madera y de gran tamaño, son en realidad como grandes piraguas monóxilas con las que sería imposible el pretender navegar desde Galicia a Bretaña; y por otro lado su aspecto no se asemeja en nada al de las embarcaciones de los petroglifos que aquí comentamos (figura n.º 6). Ante esto solamente nos queda una posibilidad y es la de que estas embarcaciones del petroglifo de Borna, hubieran sido en la realidad embarcaciones de cuero, único tipo de embarcación que los constructores de megalitos podían haber construido con cualidades para navegar por las aguas del Atlántico, teniendo en cuenta los medios técnicos de construcción naval a los que estaban limitados.

Sobre dos de las más pequeñas embarcaciones del petroglifo de Borna, están grabados en una un signo en forma de T, y en la otra una cruz interior de brazos horizontales desiguales, que parecen más bien mástiles que figuras esquemáticas humanas (figuras números 3 y 7). Sin embargo, y hasta la fecha, se carece de pruebas para poder afirmar con seguridad que ya en la Edad del

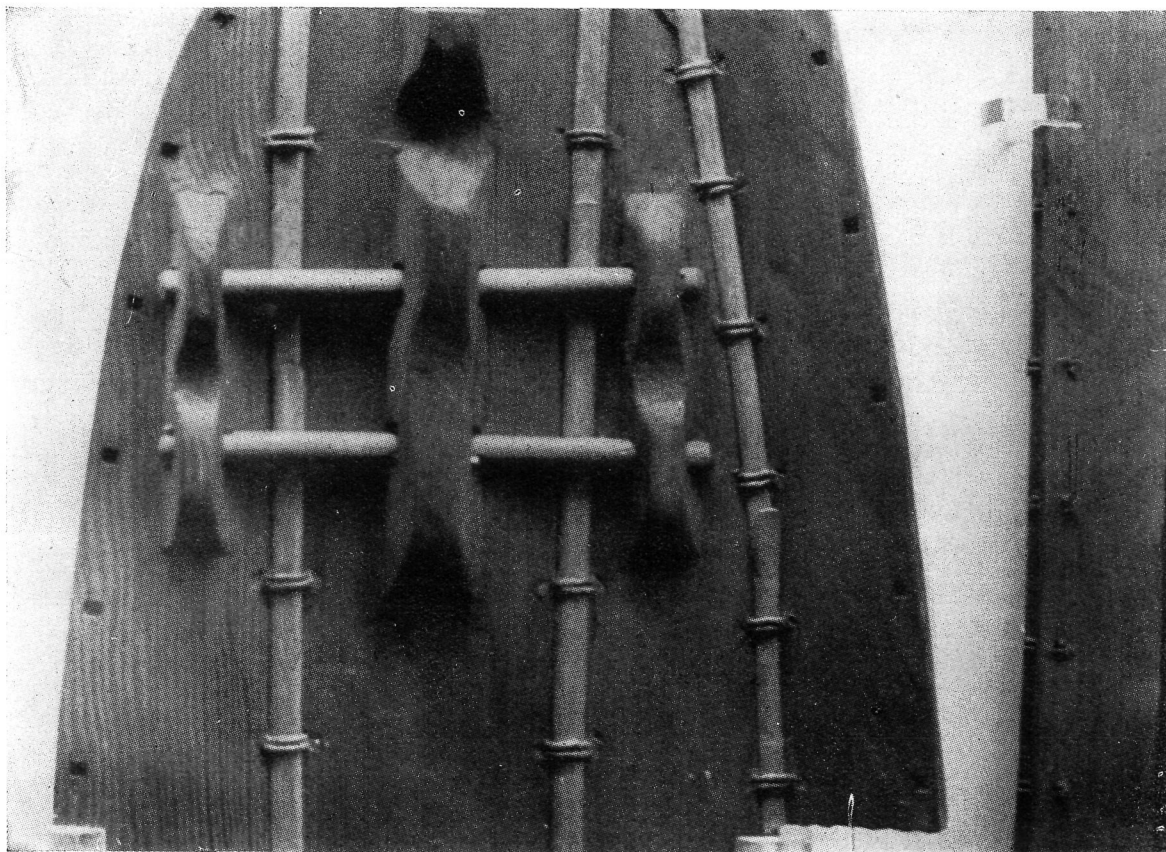


FIGURA N.º 6. *Reconstrucción parcial del fondo de una de las Embarcaciones del río Humber (National Maritime Museum. Greenwich).*

Bronce se conocía la vela o se empleaba en las embarcaciones de las costas atlánticas europeas. En Escandinavia, y aunque parece increíble, no existe ningún testimonio arqueológico que permita asegurar que ya antes del siglo VII (d. de C.) se empleaba la vela en las embarcaciones locales. Naturalmente en las Islas Británicas, en la Bretaña y las costas de la península Ibérica ya se conocía la vela desde antes de la llegada de los romanos. Sin embargo en Europa no ha aparecido aún ningún petroglifo ni grabado que nos permita decir que ya en la Edad del Bronce se utilizaban por las costas atlánticas navíos de vela. En el Mediterráneo el modelo más antiguo que se conoce de una embarcación con vela, está pintado en un recipiente de la época gerzeana del año 2900 (a. de C.). Se trata de una embarcación de fondo plano, posiblemente de papiro, de elevadas proa y popa, frente a la primera está pintado un mástil que soporta una vela cuadrada (Museo Británico). El empleo de una vela en embarcaciones de cuero es muy peligroso, pues al carecer de quilla estas embarcaciones tan ligeras vuelcan con suma facilidad. De ahí que posiblemente el retraso de la aparición de la vela en Escandinavia se haya debido precisamente a las características de las embarcaciones de cuero y no a un desconocimiento de su existencia. Los grandes umiaks de los esquimales utilizan a veces una pequeña vela colocada en un mástil muy cerca de la proa, lo mismo sucede con los curraghs de cuero de las islas de Arán

(actualmente se construyen con lona embreada por razones de economía) que simplifica un poco el esfuerzo de los remeros. No descartamos el conocimiento de la vela durante la Edad del Bronce en las costas de Galicia o de Bretaña, aunque suponemos que no fue empleada definitivamente hasta que se construyeron embarcaciones con quilla y con estructura por lo tanto distinta a la de las embarcaciones de cuero.



FIGURA N.º 7

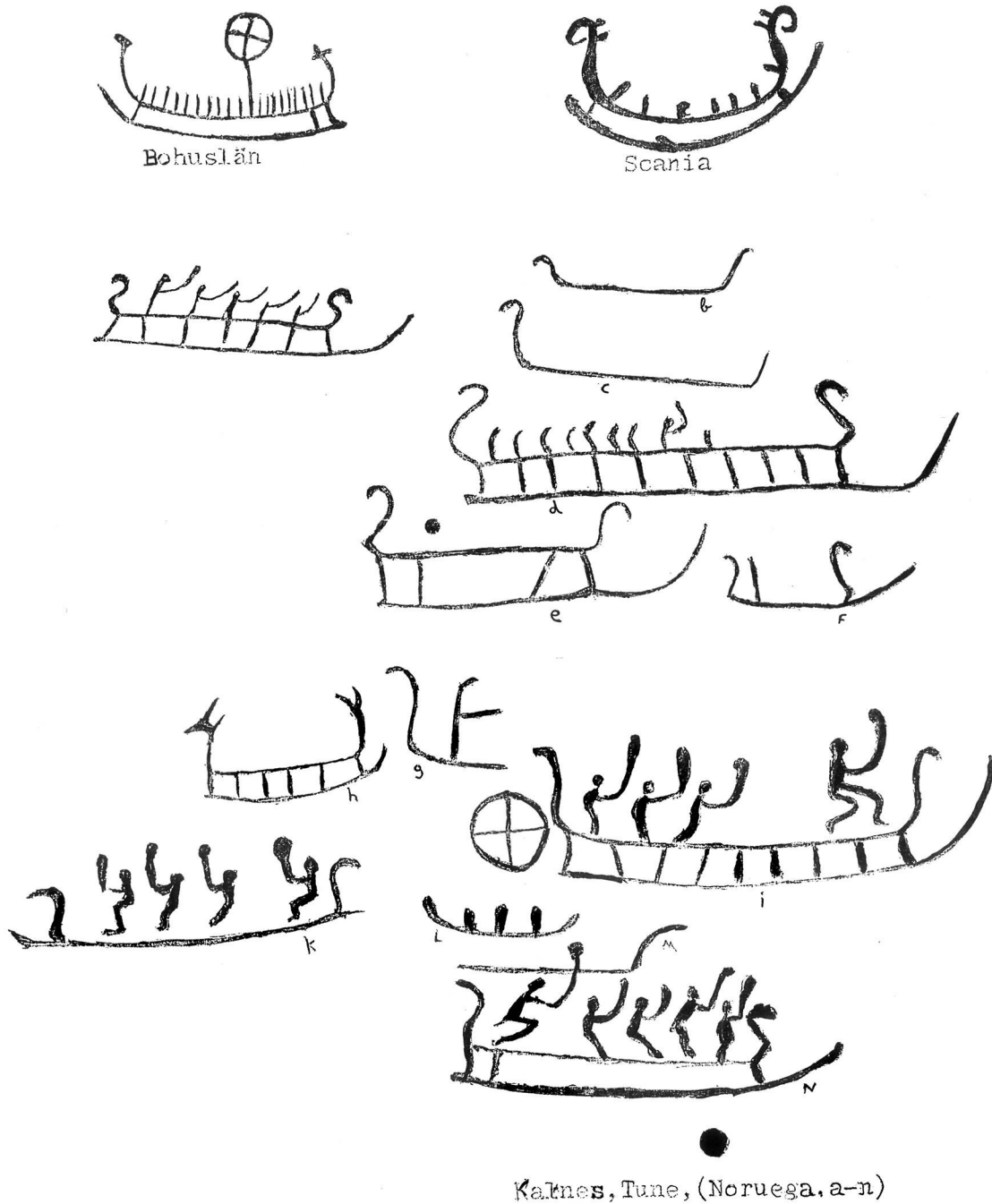
Las representaciones más antiguas de embarcaciones en los petroglifos escandinavos datan del año 1500 (a. de C.) fecha en la que comienza la Edad del Bronce en Escandinavia. Son por lo tanto posteriores a las del petroglifo de Borna, que fechamos a principios de la Edad del Bronce. Evidentemente las embarcaciones de Borna son más esquemáticas y están trazadas más toscamente que las escandinavas. Sin embargo unas y otras presentan rasgos muy semejantes, lo cual nos induce a pensar que las embarcaciones empleadas por los construc-



FIG. 8. *Embarcaciones del petroglifo de Borna.*



tores de megalitos para navegar entre Galicia y Bretaña hubieran dado lugar más adelante a una evolución local en el norte de Europa de este tipo de embarcación, aunque conservando sus características esenciales: estructura de madera recubierta de cuero (como los curraghs o los umiaks), y elevadas proas curvadas hacia el interior de la embarcación y terminadas en cabeza de animal.



Katnes, Tune, (Noruega, a-n)

FIG. 9. Embarcaciones escandinavas de la Edad del Bronce.

Son bastantes las referencias clásicas a las embarcaciones de cuero empleadas en el océano Atlántico; la más antigua procede de Avieno cuando habla de los oestrimnios que habitaban en un Finisterre atlántico y que surcaban el océano en sus naves construidas con pieles cosidas (Avieno, *Ora Marítima*. 90-119). En Irlanda se continuaron utilizando embarcaciones de cuero hasta principios



FIG. 10. Embarcaciones de Mané Lud, según Péquart et Le Rouzic («Corpus des signes gravés des monuments mégalithiques du Morbihan». Paris 1927).

de siglo. Creemos que no es nada sorprendente el pensar que el mismo tipo de embarcación de cuero que navegó por las costas bretonas durante la Edad del Bronce se hubiera conocido también en las costas del norte de Europa. Nos parece esto más lógico que el pensar que las embarcaciones de cuero utilizadas en

Bretaña eran semejantes a las de Galicia por pura casualidad o porque la evolución de la construcción naval fue semejante en ambas zonas debido a un mismo comportamiento del hombre ante los materiales con los que contaba para construir sus embarcaciones. Aun admitiendo esta circunstancia no podemos negar la posibilidad de que estas embarcaciones de cuero hubieran navegado desde Galicia a Bretaña o viceversa e incluso por las costas del norte de Europa puesto que están de sobra probadas las condiciones marineras de las embarcaciones de cuero de los irlandeses o de los esquimales, que no se deben diferenciar mucho de las prehistóricas. No debemos olvidar tampoco la dirección de las corrientes marinas entre ambos finisterres atlánticos y de los vientos y mareas que sin lugar a dudas desarrollaron un papel decisivo en la historia de las relaciones atlánticas.

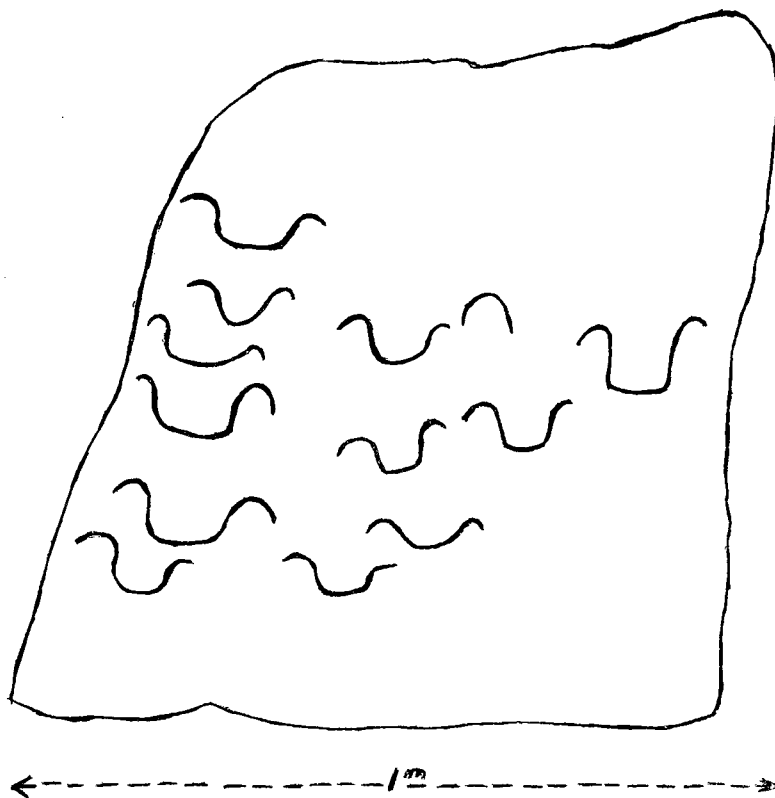


FIG. 10. Embarcaciones de Mané Lud, según Péquart et Le Rouzic («Corpus des signes gravés des monuments mégalithiques du Morbihan». Paris 1927).

Nos es imposible en este artículo el extendernos más en el análisis de estas embarcaciones que dejamos para otra ocasión. Debemos sin embargo señalar una vez más la semejanza de las embarcaciones del petroglifo de Borna con las de Mané Lud, en Bretaña, lo cual nos permite ver por primera vez el tipo de embarcación con la que se efectuaron durante la Edad del Bronce las relaciones entre Galicia y Bretaña.

BIBLIOGRAFIA

- I. L. V. Grinsell, *The Boat of the Dead in the Bronze Age* (*Antiquity*, 15, 1941).
 - II. T. C. Lethbridge, *Boats and Boatmen* (*Thames and Hudson*. London 1952).
 - III. Haakon Shetelig y Hjalmar Falk, *Scandinavian Archaeology* (*At Clarendon Press*. Oxford 1937).
 - IV. E. V. Wright and C. W. Wright, *The North Ferriby boats* (*The Mariner's Mirror*, vol. 33).
- JEAN L'HELCOUACH: *Les sépultures mégalithiques en Armorique* (Travaux du Laboratoire d'Anthropologie Préhistorique de la Faculté des Sciences. Rennes 1965, pp. 82, 83).
- MARIO CARDOZO: *A Tradição náutica na mais antiga história da Península Hispânica*. (Congresso Internacional de História dos descobrimentos. Lisboa 1961).
- A. W. BROGGER AND HAAKON SHETELIG: *The Viking ships, their ancestry and evolution* (Dreyers Forlag. Oslo 1951).
- JAMES HORNELL: *Water Transport; Origins and Early Evolution* (Cambridge 1946)
- A History of Seafaring based on Underwater Archaeology* (Editada por George F. Bass). (Thames and Hudson. London 1972).
- E. G. BOWEN: *Britain and the Western Seaways* (Thames and Hudson. London 1972).
- EDWIN TAPPAN, ADNEY AND HOWARD, I, CHAPPELLE: *The bark canoes and skin boats of North America* (United States. National Museum. Smithsonian Institution. Washington, D. C. 1964).
- T. C. LETHBRIDGE: *Umiak. The European ancestry of the «women's boat»* (*The Mariner's Mirror*, n.º 24. 1938).
- R. MORTON NANCE: *Wicker Vessels* (*The Mariner's Mirror*, vol. VIII. 1922).
- CYRIL FOX, A.: «*Dug-out*» *Canoe from South Wales: with Notes on the Chronology Typology and Distribution of Monoxyulous Craft in England and Wales* (*The Antiquaries Journal*, vol. VI, Abril 1926; n.º 2).
- PETER GELLING AND H. ELLIS DAVIDSON: *The Chariot of the Sun and other Rites and Symbols of the Northern Bronze Age* (J. M. Dent & Sons Ltd. London 1972).