

LA NAVEGACIÓN EN EDAD NEOLÍTICA EN RELACIÓN
CON LA COLONIZACIÓN DE LAS CANARIAS

MASSIMO DALL'AGNOLA

Los raros estudios hasta ahora dedicados al problema de la primera colonización del archipiélago, desde el principio han evidenciado que la llegada del hombre a Canarias, de cualquier modo haya acontecido, se caracterizó por dos elementos:

- a) llegada casual de los primeros descubridores, que venían, con mucha probabilidad, de las costas occidentales de Africa;
- b) sucesiva colonización, en distintos momentos, cada cual quizás en condiciones aventuradas, y de todas formas constituida por grupos de población bastante pequeños (Serra Ràfols, 1957: 85).

Ya Alvarez Delgado (1950: 165) observa que el problema del primer poblamiento fue tomado en consideración desde los primeros estudios paleocanarios, y algunos autores modernos (por ejemplo Marín y Cubas) suponían el uso de rudimentales embarcaciones revestidas de pieles o construidas con fajos de ramas pero, en realidad, de éstas no disponemos de ninguna referencia ni en las crónicas, ni en la tradición, ni en las evidencias arqueológicas.

A la escasez de documentación arqueológica e histórica se junta el problema de las condiciones ambientales y de geomorfía de Canarias, donde la situación de las costas, de los posibles atracadores, de los vientos y de las corrientes marinas en conjunto es muy desfavorable para la navegación no de motor, aunque limitada a las comunicaciones entre las islas. Este compuesto de circunstancias puede haber sido entre las causas principales de la completa pérdida de cada tipo de noción marinera por parte de los Guanches, como revelaron los primeros observadores europeos.

Si esta premisa es puntual, tenemos que pensar que las embarcaciones empleadas en estas ocasiones han sido el fruto de una técnica ma-

rinera modesta, marcadas por escasas dotes de ser navegables y por una concepción de construcción decisivamente elemental.

Es posible que la tipología de estos primitivos navíos a lo mejor proviniese de los empleados por las poblaciones de las costas subsaharianas para la navegación fluvial, en los que no aparecía distinción alguna entre popa y proa (Serra Ràfols, id.: 88). Otro punto que parece lógico hipotizar es lo de analizar los conocimientos náuticos de las poblaciones atlánticas sub-saharianas para tratar de identificar las potenciales culturas que podrían haber tenido la capacidad de alcanzar y colonizar las Canarias (idem).

Entre las más antiguas atestaciones de navegación en el Mediterráneo, ya en edad prehistórica podemos encontrar evidencia arqueológica de viajes realizados entre el continente europeo o el Oriente Cercano y algunos grupos insulares para procurar la obsidiana. De hecho, yacimientos como los de la isla de Melos (Cicladas) o de Lipari (Eólidas) se conocieron y disfrutaron ya desde el Neolítico arcáico y la obsidiana fue exportada de estas islas a cada lugar de la cuenca del Mediterráneo. La cueva de Franchthi, en la península griega, ha aportado una estratigrafía completa en la que la presencia de la obsidiana de Melos está fechada por el radio carbono a la mitad del milenio VII A.C.: así tenemos que aceptar la existencia de medios de comunicación marítima entre la isla y el continente ya en aquel lejano período (Johnstone, 1973: 4).

En 1956 el arqueólogo Forsyth Major descubrió en la pequeña isla de San Estebán, cerca de las costas de Cerdeña, restos de cerámica primitiva y artículos de obsidiana de tipo microlítico. Por lo tanto, poblaciones del Neolítico arcáico europeo ya estaban en condiciones de atravesar el mar de Liguria a Córcega y de allí a Cerdeña, llevando consigo la *facies* cultural de Francia y de la parte septentrional de Italia (Di Martino, 1984: 109).

La idea de antiquísimas relaciones marítimas entre la Europa mediterránea y el norte de Africa no es nueva: ya Pericot (1954: 57-65) puso en relación el arte rupestre del Paleolítico superior norteafricano con analógicas manifestaciones figurativas de la isla Sicilia y del Levante español. Por otro lado, durante el Paleolítico sabemos que el clima sostuvo fluctuaciones diferentes, con la posibilidad que se hayan verificado momentos transitorios a lo largo de los cuales, en algunas zonas, los brazos de mar se redujeron sensiblemente o se secaron temporalmente. Pero tenemos pruebas que todo esto no aconteció durante el Neolítico; por lo tanto, en presencia de evidencias arqueológicas, necesariamente tenemos que pensar en contactos marítimos, aunque no sepamos cómo ocurrieron.

POSIBILIDAD 1.—BARCOS DE PAPIRO

Algunos autores piensan que la más probable forma de embarcación utilizada en épocas tan antiguas podía ser la hecha con fajos de juncos o cañas, puesto que ésta es la construcción más fácil y que no necesita particulares utensilios (Johnstone, id.: 4).

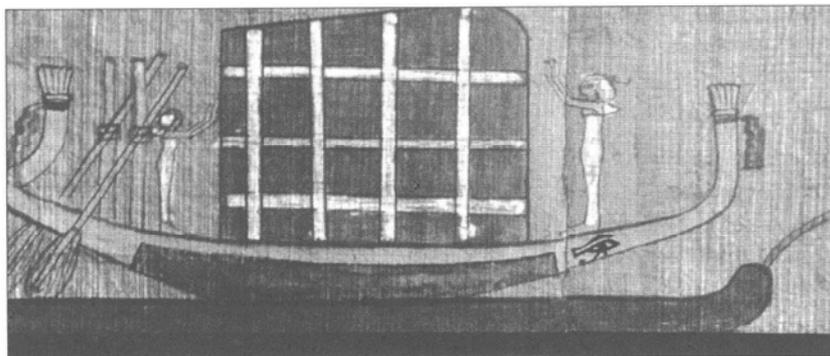
En Beit-Shearim, en Israel, hace unos dos años, Bauen descubrió unos grafitos rupestres (datados entre los siglos IV y III A.C. — Génoves, 1973: 267) que representan barcos de papiro y aún más antiguos son los bajorelieves de Mesopotamia conservados en el Louvre y en el British Museum, que representan barcos de papiro datados del III milenio A.C. (Génoves, 1974: 333).

A propósito de la utilización de estas embarcaciones en alta mar tenemos un testimonio bíblico (Isaías, XVIII) que relata de la tierra:

«además de los ríos de la Etiopía, que envía por mar embajadores en barcos de papiro que van en el agua ...»

La civilización minoica produjo diferentes ejemplos de sellos de oro o con piedras duras que representan escenas (de contenido mitológico o religioso) en las que aparecen barcos de papiro. El elemento religioso es importante porque testimonia la referencia con las tradiciones arcáicas, legendarias, en cuyas historias acontecen en un tiempo muy lejano y por eso mítico.

A la misma forma de simbolización se refieren los barcos funerarios egipcios, de papiro también, que siguen a ser representadas de tal mane-



LÁM. 1.—Barco de papiro egipcio utilizado en los rituales.

ra, todavía cuando la disponibilidad de madera de importación (la mayor parte proveniente de Líbano) puso en desuso la utilización práctica de estas antiguas embarcaciones. En Egipto los barcos de papiro ya se utilizaban en los rituales (y por lo tanto en el mito) durante el Reino Antiguo, influenciando con sus formas también las construcciones en madera, como testimonia el grande barco enterrado a los pies del lado sur de la pirámide de Cheope, datable alrededor de 2528 A.C. y descubierta en 1954.

Pero, en las civilizaciones mediterráneas el arte de construir embarcaciones con fajos de papiro nunca desapareció totalmente: Johnstone (id.: 6) cita el ejemplo de los pescadores de la isla de Corfú, en la que esta tradición sobrevivió hasta después de la segunda guerra mundial. Sin más parece que el último barco de este tipo apareció en 1965: tenía una estructura portante de ramas de ciprés en las que estaban atados fajos de tallos de hinojo gigante (*Ferula communis L.*), pero en la costumbre local se recuerda también el empleo del junco común (*Arundo donax L.*). Para realizar barcos más grandes con esta técnica constructiva se unían dos barcos pequeños por la popa; de tal manera se obtenía una especie de canoa alargada que, según lo que afirman los viejos pescadores griegos, estaba en condiciones de navegar muy bien (idem).

La construcción de embarcaciones obtenidas atando fajos vegetales no necesita, como ya dicho, de particulares habilidades manuales ni de mucha experiencia y por eso resulta razonable pensar que esto fue uno de los más antiguos medios de navegación, y no sólo limitadamente a las aguas fluviales o del interior. De hecho, Plinio (*Naturalis Historia*, 2.6.24) recogiendo noticias del bibliotecario de Alejandria, Eratóstene, afirma que barcos de papiro podían llegar de Egipto a Creta, Líbano e incluso al Mar Negro, y que barcos similares partían de la boca del Ganges y llegaban a la isla de Ceylon, después de cerca 20 días de navegación. Para transmitir a Plinio estas noticias Eratóstene tuvo por seguro la posibilidad de ver papiro antiquísimos, que conservaban noticias que nunca han llegado a nosotros porque fueron perdidas en el famoso incendio de la Biblioteca de Alejandria. Pero el ya mencionado fragmento de Isaías las confirma indirectamente.

Cuando el río Marrueco, llamado Lixus por los Latinos (en correspondencia con la homónima ciudad, cerca de la actual Larache), todavía estaba rico de aguas se podían encontrar barcos de papiro, que a veces llegaban a lo largo del Atlántico, quizás haciendo esporádicas paradas en las costas de Canarias, por lo menos en las islas orientales que ofrecen la posibilidad de atracaderos más fáciles.

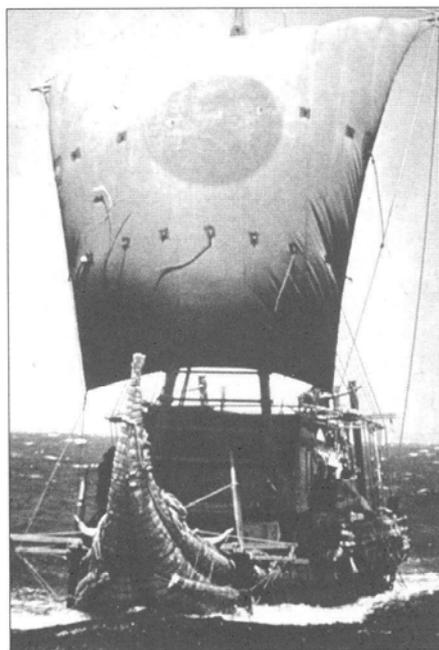
También en otras civilizaciones del mundo, que nunca tuvieron contacto con las antiguas civilizaciones del Mediterráneo, se construían

barcos de fajos de hierbas semejantes al papiro: en el lago Titicaca (llamadas *titora*), en el Perú pre-incáico (civilizaciones Chimu y Mochica) y en la isla de Pascua (por analogía también aquí llamadas *titora*). Es evidente que donde la naturaleza puso a disposición especies vegetales aptas a este uso, se consideró la solución de construir barcos con estos materiales como la más conveniente de realizar.

Las célebres naves Ra I y Ra II que, con fin experimental, fueron conducidas por hombres sin ninguna experiencia marinera a lo largo del océano, navegaron por largo plazo: la primera viajó por más de 5.000 km. y la segunda por 6.270 km. antes de que sus estructuras se rompiesen, considerando en todo caso los eventuales errores de construcción respecto a los originales barcos egipcios. Se considera que sólo 5 horas después de la salida el Ra I perdió parte de la estructura que sostenía la vela y los dos remos que se utilizaban como timón, y de todas formas la acción combinada de las corrientes marinas y de los vientos

permitió de mantener el derrotero, aunque aproximadamente. Por eso no parece absurdo hipotizar una primera colonización de Canarias que haya aprovechado de los alisios occidentales, aunque sin particulares nociones marinas. Disfrutando de las mismas condiciones el navegador y antropólogo mexicano Santiago Genovés, que ya tomó parte en el equipo de Ra II, navegó al comienzo de los Setenta con un barco de papiro desde Canarias hasta la isla de Cozumel en Yucatán. Durante estos viajes, los rudimentales barcos seguramente fueron favorecidos por los vientos; de todas formas sigue siendo válida la demostración que estos navíos podían afrontar el mar abierto durante muchos días.

Es probable que, por los barcos de papiro destinados a largos recorridos, se utilizase calafatear



LÁM. 2.—Las célebres naves Ra I y Ra II fueron conducidas, con fin experimental, por hombres sin ninguna experiencia marinera a lo largo del Océano.

el casco con alquitrán: las propiedades de selladura de este material ya eran conocidas por los egipcios, que también lo utilizaban en el proceso de momificación.

Por supuesto hasta en la más remota antigüedad se disfrutaban los afloramientos naturales de alquitrán, y en las construcciones marineras esta técnica ya se aplicaba hacía muchos milenios, como testimonia el episodio bíblico de la construcción del Arca (Gen. 6,14)

«Espálmala de alquitrán, por dentro y por fuera...»

De hecho, hasta la Edad Media el Arca fue frecuentemente concebida como un barco de papiro, como se puede ver claramente en un relieve escultórico de la catedral de Lincoln (Inglaterra).

En otro episodio bíblico, lo de Moisés salvado de las aguas, encontramos una clara referencia a la impermeabilización de los cascos de junco (Exodo, 2,3).

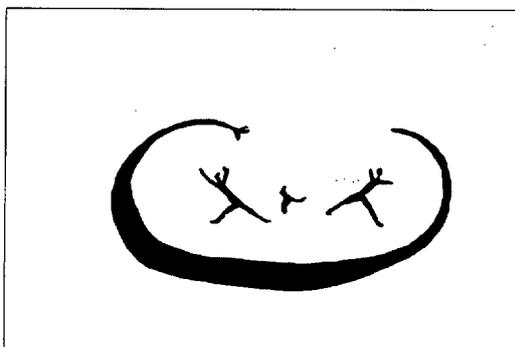
«Tomó una canasta de junco, la espalmó con pez y alquitrán y puso dentro el niño...»



LÁM. 3.—Hasta la Edad Media el Arca fue frecuentemente concebida como un barco de papiro, como se puede ver claramente en un relieve escultórico de la catedral de Lincoln (Inglaterra).

Es posible que en origen los barcos de papiro de grandes dimensiones se construyesen ya con la idea de utilizarlos para un único viaje, como los cohetes vectores de los satélites.

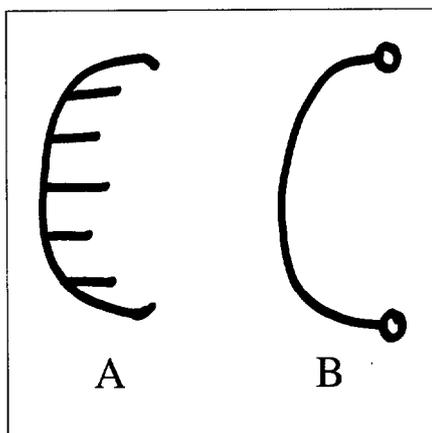
Pero si en el lugar donde se atracaba no crecían plantas o juncos similares, habría resultado imposible emprender otro viaje: si los colonizadores eran capaces de construir sólo barcos de este tipo, habrían quedado prisioneros de la tierra donde estaban. Por eso, la prueba de la existencia en tiempos prehistóricos de una tradición marinera de barcos de papiro entre las poblaciones que vivían en las costas atlánticas del Africa septentrional puede por eso implicar consecuencias antropológicas también por las Canarias y su antigua civilización.



LÁM. 4.—La tradición egipcia de construir barcos con extremidades muy altas podría ser transmitida en época muy antigua (quizás en el Predinástico) también a las poblaciones de sahariano: ejemplo de grabado desde Tamrit (Tassili n'Ajjer).

La tradición egipcia de construir barcos con extremidades muy altas podría ser transmitida en época muy antigua (quizás en el Predinástico) también a las poblaciones de sahariano, que todavía podían practicar la navegación en los ríos hoy en día desaparecidos. Así como los Griegos representaban sus barcos en frescos o en jarrones, las poblaciones saharianas dibujaron o grabaron en las rocas es-

tos barcos que podrían haber influido en el nacimiento de unos signos *tifinagh* a través de una progresiva estilización, como en general aconteció en muchas formas de escritura, que partieron de ideogramas, que representaban objetos, para llegar a su abstracción en forma de signo alfabético. Efectivamente hay por lo menos dos señas *tifinagh* que podrían haber tomado inspiración desde la forma de un casco. En consideración que se trata de dos diferentes variantes de un mismo fonema, su afinidad parece mayormente evidente. En dicha escritura estos señas se ponen en posición vertical, pero esto no contradice sus posibles orígenes ideográficas. Estas dos señas podrían entonces representar la estilización extrema de un barco de papiro, porque en el primer caso (A) se ven algunas líneas verticales que podrían simbolizar las cuerdas de fibra vegetal utilizadas para unir los fajos de la quilla, elemento que se



LÁM. 5.—Signos alfabéticos *tifinagh* que parecen tomar forma de barcos. En el primer caso (A) se ven algunas líneas verticales que podrían simbolizar las cuerdas de fibra vegetal utilizadas para unir los fajos de la quilla. En el segundo caso (B) las dos extremidades tan fuertemente levantadas y terminantes con un pequeño círculo pueden recordar las extremidades de los haces de papiro.

encuentra también en sellos minóicos propio para representar esta particularidad. Por casualidad estos segmentos del casco son simbólicamente cinco, y esto ha inducido Chabot en el interpretar esta seña como representación esquemática de una mano (Alvarez Delgado, 1964: 378), pero así esta resultaría haber siete dedos!

En el segundo caso (B) las dos extremidades tan fuertemente levantadas y terminantes con un pequeño círculo pueden recordar las extremidades de los haces de papiro, los cuales eran dejados libres hacia arriba, como demuestran los numerosos modelos de barcos conservados en muchas colecciones egipcias.

Obviamente, para construir Ra I y Ra II se tuvieron en consideración las representaciones egipcias en las que los barcos de papiro siempre aparecen con la proa y la popa altas: esto está considerado como un elemento que le daba la posibilidad de navegar también en aguas agitadas, y por lo tanto en mar: de hecho el Ra II sostuvo sin daño oleadas oceánicas altas 10 metros (Mauri y Rho, 1970: 20). Los barcos de papiro ofrecían el beneficio de no volcarse nunca.

Es más, el aire que se quedaba entre las fibras vegetales daba una capacidad de flotamiento superior a la de los barcos de madera: cuando después de muchos días el papiro estaba empapado de agua, el navío se hundía unos centímetros, pero nunca completamente.

Cuando el Ra II llegó a Barbados el 12 de julio de 1970, después de 57 días de navegación, el comandante Thor Heyerdhal dijo que aquella no era la demostración que los navegadores egipcios llegaron a las Américas millares de años antes que Colón, aunque precisó:

«Es sólo la demostración que un barco de papiro puede cumplir largos viajes en mar ...» (id.: 30)

En tiempos prehistóricos, cuando la región sahariana todavía no estaba aridecida, el lago Ciad era mucho más extenso que hoy día (X milenio A.C., Neolítico arcaico), y parecía como un pequeño mar al interior que se extendía hacia Levante: además en el Sáhara central existían en aquella época numerosos lagos, distribuidos entre el Aïr y la Mauritania (Bais-trocchi, 1986: 42). Aquí se navegaba con barcos contruidos con fajos de juncos, que crecían numerosos en los aguazales de las costas. Para construir el Ra I (en 1969) y el Ra II (en 1970) se utilizó la experiencia conjunta de unos constructores que venían del lago Titicaca y de pescadores del lago Ciad, que todavía conservan esta tradición.

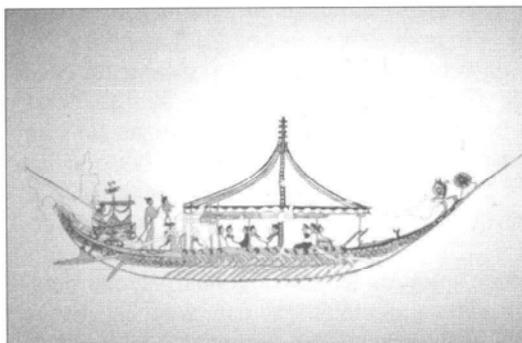
El Ra II salió de Safi, en la costa de Marruecos, el 17 de mayo de 1970 en la temporada de los alisios, y la tripulación contó que el viento de pronto empezó dando una gran velocidad al voluminoso casco, como ya había acontecido el año precedente con el Ra I (cuando uno de los palos de la vela se había roto casi en seguida) y solamente en el primer día recorrieron más de 100 millas marinas (cerca de 185 Km.); para disminuir la velocidad tuvieron que renunciar a utilizar la vela. Las dos primeras partes del recorrido de Ra I y de Ra II, las que llevaron de Marruecos del norte a Canarias, coinciden perfectamente porque los dos barcos aprovecharon los mismos vientos y las mismas corrientes marinas.

Sin duda ya en tiempos muy antiguos las poblaciones paleobérberas de la costa atlántica conocían estas características estacionales, disfrutándolas para sus navegaciones. Con vientos tan potentes y la corriente fría de Canarias, se podía alcanzar las playas de Lanzarote o de Fuerteventura en menos de un día, saliendo de las costas de Marruecos del norte, aunque con una balsa pesada y difícil de maniobrar.

POSIBILIDAD 2.—GRANDES CANOAS DE MADERA

Ya desde la prehistoria, la experiencia de construcción naval de las canoas monóxiles enseñó que una embarcación puede ser también muy larga, a condición que la proporción entre la anchura y la largura del casco sea de 1:10, valor que garantiza las mejores dotes de navegación (Passard *et al.*: 1987: 43). Este dato ha sido recavado con seguridad estadística por las modernas investigaciones arqueológicas, puesto que sólo en Francia se sacaron a la luz más de cien barcos monóxiles (*id.*: 48). Esto explica cómo el modelo se haya quedado exstructuralmente enalterado desde la prehistoria hasta la Edad Media, cuando estos barcos todavía estaban utilizados a lo largo de las vías fluviales.

Los autores clásicos describen la utilización de canoas monóxiles en numerosas épocas a ellos contemporáneas : en el Mar Negro, en la cuenca del Dnjeper y en las costas occidentales de la India. En estas zonas la tradición remontaba a la primera edad del bronce o al Neolítico y muchos arqueólogos piensan que el comercio prehistórico de obsidiana se desarrollaba utilizando embarcaciones similares (Johnstone, id.: 6). Sucesivamente este tipo de navío fue perfeccionado hasta convertirse, durante la Edad del Bronce, en el tipo más ágil y veloz utilizado por las civilizaciones mediterráneas. Los frescos descubiertos en 1972 en la isla de Thera (Santorini) gracias a Spyridion Marinatos, datados cerca de 1500 A.C., representan un documento muy interesante que describe la tipología de estas embarcaciones de la Edad del Bronce.



LÁM. 6.—Barco típico de las poblaciones mediterráneas de la Edad del Bronce, utilizado también por las «Poblaciones del Mar».

Substancialmente hay representadas dos variantes, una con vela y otra con remos, las dos con cascos con forma de cuchara y con proa y popa muy elevadas, ambos tipos presentan un timonel que gobierna el barco gracias a largos remos colocados en la popa. Estos tipos de barcos, que podemos encontrar también en varias obras de cerámica cretenses y micénicas, confirman la

gran difusión mediterránea de estos modelos durante la Edad del Bronce. El modelo a cuchara y las extremidades elevadas han sido interpretadas como soluciones técnicas que permitían llegar hasta la playa y traer el barco a la orilla del mar sin cansancio: por supuesto esto presupone la presencia de bahías protegidas por playas y costas bajas, elemento rarísimo en la morfología de las costas canarias. Si admitimos, por hipótesis, que los primeros colonizadores puedan haber llegado con embarcaciones similares, resulta verosímil que las dificultades ambientales hayan provocado su rápida desaparición en el archipiélago.

Los frescos de Thera nos ofrecen también informaciones útiles sobre las dimensiones que estas canoas podían alcanzar: en cuanto están representadas con hasta 23 remeros, se calcula que los barcos eran largos más de 30 metros (Casson, 1975: 6). Por analogía con las más an-

tiguas representaciones de embarcaciones, es probable que el timón consistiera en uno o dos remos hechos como una pagaya colocados en popa y llevados por un timonel, así como en las representaciones o en los modelos egipcios de barcos del Reino Antiguo (Casson, 1971), aunque estos últimos hechos de papiro (id.: 7). Una tripulación de 30 remeros tenía que ser usual en aquella época, como nos confirma un texto en linear B en que se piden remeros para armar las naves de una expedición militar: cada ciudad tenía que proveer de 30 hombres, que formaban las tripulaciones de las distintas unidades. De todas formas, existían naves todavía más grandes (Wachsmann, 1981: 213).

Durante la dinastía XX, Egipto tuvo que enfrentar la amenaza de una coalición de poblaciones piratas que en aquel período devastaban y saqueaban los centros más importantes del Mediterráneo: las crónicas egipcias se refieren a estas poblaciones con el nombre genérico de “Poblaciones del mar”. Encontramos de las mejores representaciones del tipo de barco utilizado por las “Poblaciones del mar” en una serie de relieves en los muros del templo de Medinet Habu, en cuyas paredes está narrada una batalla naval épica combatida entre la marina egipcia y estos invasores, durante la época de Ramses III (cerca 1194-1166 A.C.). Las armas de los salteadores son las típicas de la tarda edad del bronce y la batalla, que se combatió en el octavo año de reino del faraón, es decir alrededor de 1186 A.C., terminó con la victoria egipcia.

Las llamadas “Poblaciones del mar”, en realidad, eran un conjunto de grupos étnico, quizás con idiomas y costumbres parecidos, a las que las crónicas egipcias se refieren llamándolas también *Peleshet* (Filistesos?), *Tjekker* (Tencros?), *Denyen* (Dardanos o Dárdanos?), *Sheklesn* (Sículos o Sicanos?), pero la mayoría de estas denominaciones permanecen en parte obscuras. Se movían por tierra con carros arrastrados por animales en los que cargaban sus familias y sus bienes, por eso además de constituir una amenaza militar causaban presiones demográficas. De todas formas, eran expertos constructores navales y poseían embarcaciones a vela y a remo que permitían moverse con propulsión propia, sin depender de los vientos y de las estaciones. La autenticidad de las representaciones egipcias está confirmada por las contemporáneas figuras de naves que aparecen en las cerámicas del período Tardo Eládico III C (1200-1050 A.C.) que mostraban embarcaciones muy parecidas. Parece que todas fueran caracterizadas por una proa alta hecha con forma de cabeza de ave, que recuerda las cabezas de dragón en las proas de los *drakkares* vikingos. Podemos encontrar estas naves en el arte de todas las regiones del Mediterráneo en las que las “Poblaciones del mar” hicieron sus incursiones, es decir Grecia, Creta, las Islas Egeas, Chipre, el Cercano Oriente (id.: 213).

Existe un texto del siglo XV del viajero portugués Valentim Fernandes, ya conocido por Serra Ràfols (id.: 88), que describe las primeras embarcaciones utilizadas por las poblaciones de las costas de la región cerca de Capo Blanco (la actual ciudad de Nouadhibou).

En esta relación se escribe que los barcos, cuando estaban en tierra, se dejaban bajo el sol para que se secasen, signo claro que la madera absorbía mucha agua y que no podía resistir en el mar y por eso no se los consideraba útiles para largas navegaciones.

Además este texto portugués nos ofrece otros indicios cuando describe esta gente vestida con pieles, los hombres que llevaban barba y que grababan inscripciones rupestres utilizando signos alfabéticos de la escritura *tifinagh*: por lo tanto los podemos considerar lingüística y étnicamente de cepa bérbera, así como no es difícil identificar su estrecha afinidad cultural con las poblaciones paleocanarias (Serra Rafols, id.: 90).

Estas etnias atlánticas de la costa occidental africana se llamaban *Zenagas*: sus tradiciones eran sedentarias y es probable que fueran obligadas a enfrentar la alta mar por una presión migratoria. Los *Zenagas* vivían en la misma latitud del las islas Canarias y, por lo tanto, no parece arriesgado pensar que en poco decenios su éxodo se convirtió en una verdadera migración. Sus modestas embarcaciones, no adecuadas para la navegación a la alta mar, no presentaban dimensiones que permitieran embarcar también las manadas: eso podría explicar la total ausencia de bovinos en el archipiélago hasta la conquista española.

Eródoto (IV, 183) cuenta que en Libia (con este término en la edad clásica se llamaba toda la región del Sahara) vivían los Garamantos, una población que cazaba a los Etíopes trogloditas con carro y caballo.

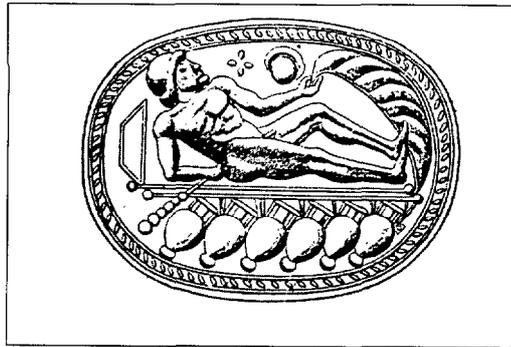
En los tiempos antiguos también el término "Etiopía" era bastante vago e indicaba genéricamente la región subtropical en el sur del Sahara: así que se llamaban "etíopes" todas las poblaciones negroides que vivían allí. Por eso podría tratarse de poblaciones paleobérbereas con costumbres trogloditas, no necesariamente negras aunque de tal manera estaban representadas por la mentalidad griega de Eródoto: practicaban el pastoreo y vivían en la región entre el Tassili y el Atlante, durante el I milenio A.C. (Lhote, 1974: 120). Hay aquí un indicio de presiones migratorias que podrían haber empujado estas gentes hacia las costas marroquíes ya muchos siglos antes de la invasión árabe del Norte de África. Allí habían creado unos establecimientos caracterizados por agadir, queseras, etc., elementos culturales después llevados a Canarias, en tiempos más cercanos, quizás por volver el Sahara siempre más árido o por la invasión de los Árabes.

POSIBILIDAD 3.—BALSAS CON SACOS DE AIRE

A menudo se colega la nave con el mundo mitológico (Argonáutas, Ulises, etc.) y muchas leyendas naces de antiquísimos cuentos de origen neolítico. En la mitología de muchos pueblos antiguos, de Escandinavia a Egipto, se encuentran símbolos solares asociados a la idea del viaje, y como el viaje sólo se podía representar con una nave, ella se ha convertido en el sinónimo místico del camino del Sol. Todo esto vale para el viaje simbólico, por ejemplo lo del difunto en la ultratumba, así como para el viaje real: en este caso a menudo se pintan ojos en la proa por permitir al barco “ver” el sol y no perder el rumbo.

Todavía se encuentran en muchas regiones los barcos tradicionales con ojos pintados.

Se conocen muchos ejemplos de gemas ovoideas minóicas que presentan el motivo recurrente de un hombre tendido sobre una mesa y, debajo de la mesa, unos vasos o ánforas. Más tarde, este tema curioso fue utilizado por la civilización etrusca que igualmente produjo diferentes ejemplos de gemas con estas figuras, algunas llegadas hasta nuestros días.



LÁM. 7.—Se conocen muchos ejemplos de gemas ovoideas minóicas que presentan el motivo recurrente de un hombre tendido sobre una mesa y, debajo de ésta, unos vasos o ánforas.

Evidentemente se hace referencia a una tradición muy antigua, tal vez un mito ya olvidado en época clásica. Quizás unas aclaraciones vengan de Pausania (VII, 5,5) que narra de un episodio mítico en el que Hércules viajó desde Tiro hasta Eritrea con una balsa. Sin embargo, algunas gemas representan un hombre que empuña un bastón, que podría ser, obviamente, un remo pero también una clava, típico atributo de Hércules.

En cambio, según otra interpretación y precisamente la de R. Stiglitz (1959: 112-141), se trata de una escena de Hércules que navega hacia el Jardín de las Hespérides.

Hércules fue a Libia (en el sentido clásico el Norteáfrica en general) para combatir a un gigante que se llamaba Anteo, hijo de Poseidón (el Mar) y de Gea (la Tierra).

Sólo vencíéndole Hércules pudo proseguir su viaje en busca de las manzanas de oro del Jardín de las Hespérides, la undécima prueba de sus doce fatigas.

Como justamente dijo Basch (1976: 96) el hecho de que una figura mitológica como la de Hércules esté relacionada con este tipo de embarcación atestigua que ya en la edad clásica era un tipo de navegación tan antiguo que ya era mito.

Varios elementos hacen pensar que tal vez se trate del recuerdo, en la leyenda, de un sistema antiguo de transporte utilizado por algunas desconocidas poblaciones africanas, como nos sugieren las referencias a Eritrea y al país de las Hespérides (en edad clásica el Jardín de las Hespérides se situaba en Canarias). En cambio, con el término "Eritrea" se indicaba un área no definida del Africa tropical, seguramente mucho *más extendida que la región que hoy conocemos*.

En algunas de estas gemas minoicas aparecen figuras de difícil interpretación, que podrían simbolizar árboles o arbustos: de tal manera se podría testimoniar la costumbre de transferir las plantas por medio de balsas similares, así como hicieron los navegantes de Polinesia durante sus migraciones; transportando, además de sus familias y pequeños animales, también especies vegetales y a veces la tierra necesaria para cultivarlas. Considerando el aspecto técnico de la embarcación, se observa que grandes balsas sustentadas por grandes recipientes de barro cocido (que hacían como sacos de aire) podían ser construidas fácilmente y rápidamente también por quien no poseía mucha experiencia de construcciones navales. Por encima, las balsas soportaban cargas notables; sin embargo, tenemos dos testimonios de los tiempos antiguos cuando con este sistema se hicieron dos transbordos de dimensiones relevantes: el primero en 252 A.C., cuando se transbordaron 150 elefantes a través del estrecho de Mesina, el segundo en 72 A.C., en el mismo lugar, cuando el ejército de Espártaco se embarcó en

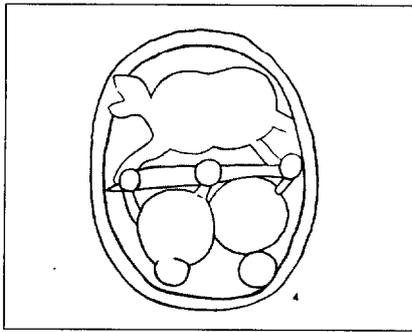
«... rates ex trabibus et dolia conexa virgultis...» (id.: 87)

Por eso no se puede pensar que este tipo de balsa esté adecuado para navegar sólo en las pacíficas aguas de un río o de un lago, porque el estrecho de Mesina, mítico reino de Escila y Caribdis, por seguro no tiene fama de tranquilidad: es más, en tiempos antiguo estas embarcaciones se utilizaban también a lo largo de las costas de Creta (como evidencian las representaciones en los sigilos minóicos) donde el Mediterráneo no es en absoluto clemente. La utilización de balsas con jarros de grandes dimensiones se conocían en Creta ya en Edad Pre-Palacial (2600-1900 A.C.) (id.: 95).

Otro Autor de la Antigüedad, Teofrasto (*Hist. Plant.*, 5.8.2), habla de enormes balsas de este tipo utilizados para transportar hasta Italia grandes cantidades de madera para construir que llegaban desde Córcega: para mover esta balsa se necesitaban cincuenta palos con velas!

A pesar de ser sus dotes de navegación modestas, estas balsas representaban el medio ideal para llevar mujeres, niños, trastos y ganados a través de pequeños y no muy peligrosos trechos de mar, como por ejemplo él entre Marruecos y las Canarias orientales.

Entre las numerosas gemas entalladas dedicadas a este tema hay que evidenciar una etrusca del siglo III A.C. que podría sugerir el transporte de ganado: de hecho, en la plataforma sobre jarros capaces se nota con dificultad el perfil de un animal, según algunos probablemente una tortuga, según otros un cerdo.



LÁM. 8.—Entre las numerosas gemas entalladas hay una que podría sugerir el transporte de ganado: se nota con dificultad el perfil de un animal, probablemente una tortuga, pero según otros se trataría de un cerdo.

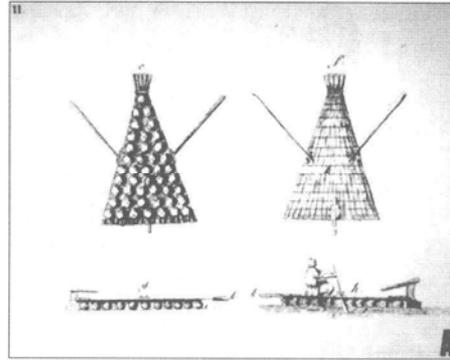
También en la tradición egipcia existían balsas de jarros de barro cocido, de tipos y dimensiones diferentes, utilizadas para el transporte en el Nilo hasta en edad histórica y gracias a las cuales ha sobrevivido el tráfico de mercancías entre Quina (norte de Luxor) y el Cairo (Lagercrantz, 1945: 36-37). A este propósito tenemos dos testimonios: el primero es del explorador danés Norden, que en un viaje en Alto Egipto y Nubia en 1737 hizo un dibujo técnico muy preciso de una balsa para transporte que él vio y que estaba construida

con numerosos jarros atados con fibras vegetales entrelazadas (Basch, id.: 92, nota 27). El segundo del famoso mariscal Von Moltke que, justo un siglo más tarde (en 1838) hizo un viaje en edad juvenil a Mesopotamia y observó directamente los beneficios ofrecidos por este medio de transporte, también en aguas agitadas. Escribió en su diario:

«Para bajar por el Eufrates no hay nada mejor que las balsas con jarros de piel llenos de aire: de hecho estas embarcaciones se doblan como peces. Pueden, sin daño, ser inundadas, momentáneamente hundirse y resistir el impacto violento de los peñascos, a lo más sufriendo la rotura de uno o dos de los jarros...» (Basch, id.: 94, nota 32).

Esta tradición siguió existiendo también durante el dominio musulmán: lo que está probado por una obra de talla en piel (para ser empleada en un "teatro de sombras" parecido al batik indonesio) de época mameluca (1252-1517 A.D.) llegada hasta nuestros días, que propone una vez más el antiguo tema de la balsa sostenida por jarros (id.: 93). La validez de estas balsas está demostrada por el hecho de que el sistema todavía sigue siendo utilizado en algunas zonas del Oriente Medio sin haber sufrido ningún cambio.

También estudiosos modernos como L. Basch y S. Lagercrantz están convencidos de que el origen de este tipo de embarcaciones remon-



LÁM. 9.—Balsa para el transporte utilizada en el 1737 en Alto Egipto y Nubia (según el testimonio del explorador danés Norden), construida con jarros.



LÁM. 10.—El sistema de transporte sobre plataformas obtenidas con numerosos jarros atados con fibras vegetales entrelazadas sigue siendo utilizado hoy día en algunas zonas del Oriente Medio sin haber sufrido ningún cambio (Pakistán).

ta a tiempos muy antiguos y que tuvieron una gran difusión sobre todo en las poblaciones africanas (Lagercrantz, id.).

Por eso se puede hipotizar que la navegación a lo largo de los ríos saharianos se practicara con medios parecidos, en una época en que la desertización todavía no había alcanzado niveles dramáticos.

Los Griegos antiguos conocían un río, que desembocaba en el Atlántico, a menudo recurrido por balsas de diferentes tipos: pero hoy este río se ha secado y por eso se le ha llamado Vada Draa.

Para obtener una mayor estabilidad de la balsa con jarros de cerámica o de pieles animales (cabras) eventualmente se podía atar una larga canoa con unos remeros en cada lado, como balanza, con unos remeros. De tal manera se obtenía un catamarán, y la plataforma central quedaba libre para familias, mercancías y, quizás, pequeños animales domésticos. Propiamente de esta manera los Polinesios colonizaron los archipiélagos del Pacífico poco a poco, hasta llegar a la lejana isla de Pascua.

POSIBILIDAD 4.—PRESIÓN MIGRATORIA POST-ROMANA

Merece tomar en consideración, por lo que se refiere a la época de las invasiones bárbaras, el desarrollo de la potencia del reino de los Vándalos. Se trata de una población sin experiencia marinera que, en 429 a.C., atravesó la Península Ibérica e invadió el norte de África pasando por el estrecho de Gibraltar. Algunos años más tarde (440 a.C.) el rey vándalo Genserico hace construir una flota para atacar Sicilia y Cerdeña, llegando a saquear la misma Roma en 455. En resumidas cuentas, la flota vándala, aprovechando la debilidad del Imperio Romano, va a dominar el Mediterráneo y, en 468, atacar también Grecia.

A menudo los equipajes de estos navíos estaban formados hasta por nativos norteafricanos (Wachsmann, id.: 218), lo que hace posible el hecho de que muchos de ellos hayan conseguido las técnicas marineras que les han permitido construir las naves y de navegar con seguridad hasta las costas de Canarias. No es por casualidad que exactamente en este período se manifiestan algunos señales de preocupación por parte de las autoridades imperiales romanas, por que poblaciones hostiles podrían llegar a apoderarse de las técnicas de construcción naval, que habían sido celosamente cuidadas hasta aquel momento. En efecto solamente algunos decenios antes, en el 438 A.C., el *Codex Theodosianus* presuponeva la pena capital por aquellos que instruyan los bárbaros el arte de la carpintería naval (Höckmann: 179).

De todas formas, las razones del aislamiento de la cultura guanche, al principio en el archipiélago y más tarde en cada isla, pueden ser múltiples, y tal vez nunca llegaremos a conocerlos exactamente. Es seguro que los primeros colonizadores llegaron a las islas por mar y que, después, este arte fue abandonado completamente. Esto no constituye un caso único en antropología y Finzi así le describe (1979: 10):

«Se puede obligar un pueblo a cerrarse en su territorio por la presión de otras estirpes durante un tiempo tan largo hasta olvidar lo que se encuentra más allá de sus confines».

BIBLIOGRAFÍA

- ALMAGRO-BASCH, M.: *Prehistoria del Norte de Africa y del Sahara Español*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1964.
- ÁLVAREZ DELGADO, Juan: La navegación entre los canarios prehispanicos, en: *Archivo Español de Arqueología*, XXIII (1950), pp. 164-174.
- *Incripciones líbicas de Canarias. Ensayo de interpretación líbica*, La Laguna 1964.
- ARNOLD, Béat: La pirogue d'Auvernier Nord 1975 (bronze final). Contribution à la technologie des pirogues monoxyles préhistoriques, en: *Cahiers d'archéologie subaquatique*, V (1976), pp. 75-84.
- BAISTROCCHI, Massimo: *Antiche civiltà del Sahara*, Milano 1986.
- BALOUT, R.: Remarques sur l'extension géographique de certaines civilisations préhistoriques du Maghreb, en: *I Congreso Arqueológico del Marrueco Español*, Tetuán 1954, pp. 67-74.
- BARNWELL, E. G.: The Caergwrl Cup, en: *Archaeologia Cambrensis*, 4th series, 30 (1875), pp. 268-74.
- BASCH, Lucien: Radeaux minoens, en: *Cahiers d'archéologie subaquatique*, V (1976), pp. 85-97.
- BRANETT, R. D.: Early shipping in the Near East, en: *Antiquity*, XXXII (1958), pp. 220-30.
- CAMPS, Gabriel: *Les civilisations préhistoriques de l'Afrique du Nord et du Sahara*, Paris 1968.
- CANBY, Courtlandt: *Storia della navigazione*, Milano 1963.
- CASSON, Lionel: Bronze Age ships. The evidence of Thera wall paintings, en: *The International Journal of Nautical Archaeology* (1975), 4.1: 3-10.
- *Ships and seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971.
- *Ships and seafaring in Ancient Times*, British Museum Press, London 1994.
- *Travel in the Ancient World*, John Hopkins University 1994.
- DENFORD, G. T. y FARRELL, A. W.: The Caergwrl Bowl. A possible prehistoric boat model, en: *The International Journal of Nautical Archaeology* (1980), 9.3: 183-192.

- FINZI, Claudio: *Ai confini del mondo*, Roma 1979.
- GENOVÉS, Santiago: Papyrus rafts across the Atlantic, en: *Current Anthropology*, June 1973, pp. 266-267;
- On "Papyrus rafts across the Atlantic" (respuesta), en: *Current Anthropology*, September 1974, pp. 332-333.
- GUERRERO AYUSO, V. M.: *Navíos y navegantes en las rutas de Baleares durante la prehistoria*, 1993.
- GLANVILLE, S. R. K.: *Catalogue of egyptians antiquities in the British Museum, II: wooden model boats*, London 1972.
- HARDEN, D. B.: *The Phoenician on the West Coast of Africa*, en: *Antiquity* XXII (1948), pp. 141-50.
- HAWKES, C. F. C.: Las relaciones atlánticas del mundo tartésico, en: *Tartessos y sus problemas 5*, Symposium Internacional de Prehistoria Peninsular, Barcelona 1969, pp. 185-97.
- HÖCKMANN, Olaf: *La navigazione nel mondo antico*, Milano 1988.
- HUGOT, H. J.: *Le Sahara avant le désert*, Toulouse 1974.
- JOHNSTONE, Paul: Stern first in the Stone Age?, en: *The International Journal of Nautical Archaeology* (1973), 2.1: 3-11.
- Les navigations préhistoriques et protohistoriques dans l'Europe du nord-ouest, en: *Le petit Perroquet (Grenoble)*, 17 (1975), pp. 55-67.
- *The sea-craft of prehistory*, 1980.
- KIRK, G. S.: Ships on geometric vases, en: *Annual of the British School at Athens*, 44 (1949), pp. 93-153, láms. 38-40.
- LAGERCRANTZ, S.: Calabash and clay vessels rafts, en: *Ethnos* (1945), p. 115.
- LANDSTRÖM, B.: *Ships of the pharaos*, Garden City 1970.
- LAVIOSA, C.: La Marina micenea, en: *Annuario della Scuola Archeologica di Atene*, Roma 47-8 (1969-70; N.S. 31-2), pp. 7-40.
- LHOTE, Henry: *Il Sahara*, Milano 1974.
- LÓPEZ PARDO, Fernando: Sobre la expansión fenicio-púnica en Marruecos. Algunas precisiones a la documentación arqueológica, en: *Archivo Español de Arqueología*, Vol. 63, Nums. 161-162 (1990), pp. 7-41.
- MARINATOS, Spyridon: La marine créto-micénienne, en: *Bulletin de Correspondance Hellenique*, 57 (1933), pp. 170-235.
- *Excavations at Thera VI (1972 season)*, texto y láminas, Athens 1974;
- *Thera VI - colour plates and plans*, Athens 1974.
- MAUNY, R.: Le périple d'Hannon: un faux célèbre concernant les navigations antiques, en: *Archaeologia* 37 (1954), pp. 76-80;
- *La navigation sur les côtes du Sahara pendant l'Antiquité*, en: *Revue des Études Anciennes*, LVII, 1-2 (1955), pp. 92-101.
- MAURI, Carlo y RHO, Franco: Lungo viaggio del dio Ra, en: *Atlante*, 71 (novembre 1970), pp. 14-35.
- MORRISON, John: *The Age of the Galley*, Naval Institute, 1994.
- NELSON, H. H.: The naval battle pictured at Medinet Habu, en: *Journal of Near Eastern Studies*, 2 (1943), pp. 40-5.

- PASSARD, Françoise (et al.): La pirogue monoxyle de Moncey (Doubs), en: *Archaeonautica* 7 (1987), pp. 37-54.
- PERICOT, Luis: Sobre el problema de las relaciones preneolíticas entre España y Marruecos, en: *I Congreso Arqueológico del Marrueco Español*, Tetuán 1954, pp. 57-65.
- POUJADE, Jean: *La route des Indes et ses navires*, Paris 1946.
- SAKELLARAKIS, I. A.: Ivory ships of Myceneans, en: *Archailogike Ephemeris*, 1971, pp. 188-233.
- SANDARS, N. K.: *The Sea Peoples*, London 1978.
- SCHMITT, Paul: *Connaissance des Iles Canaries dans l'Antiquité*, en: *Latomus* XXVII (1968), pp. 362-91.
- SERRA RÀFOLS, Elías: La navegación primitiva en los mares de Canarias, en: *Revista de Historia*, La Laguna 1957, pp. 83-91.
- STIGLITZ, R.: Herakles auf dem Amphorenfloss, en: *Jahreshefte des österreichischen archäologische Instituts*, 44 (1959), pp. 112-141.
- THEOCHARIS, D.: Iolkos, whence sailed the Argonauts, en: *Archaeology*, 11 (1958), pp. 13-8.
- WACHSMANN, S.: The ships of the Sea Peoples, en: *The International Journal of Nautical Archaeology* (1981), 10.3: 187-220.