

GRABADOS RUPESTRES CON REPRESENTACION DE
BARCOS EN LAS ISLAS DE EL HIERRO Y TENERIFE

M.^a de la Cruz Jiménez Gómez
Antonio Tejera

La localización de estaciones con grabados rupestres en las que aparecen representaciones de barcos posteriores a la Conquista en las islas de El Hierro y Tenerife, nos ha permitido replantear una vez más el tan debatido y aún no resuelto problema de la navegación antigua relacionada con el poblamiento prehistórico de las Islas Canarias, tema ya estudiado en numerosas ocasiones por otros autores¹, por lo que con este trabajo sólo hemos querido, en lo que se refiere a la navegación primitiva, glosar el estado de la cuestión y dar a conocer estos grabados que consideramos de interés para otras épocas históricas y en cuanto que parecen reflejar — al menos en los más antiguos— una tradición de grabar en las rocas por parte de los descendientes de los pobladores de estas islas.

El problema de la navegación a las Islas Canarias está íntimamente relacionado con los conocimientos que de estas técnicas tuvieron los grupos prehistóricos y protohistóricos del Noroeste de Africa y del Sahara, conectados culturalmente con las poblaciones del Archipiélago. Según muchos autores, los grupos prehistóricos de esa parte del continente africano, tuvieron desde siempre muy poca relación con el mar, si se exceptúa la recolección de mariscos y la actividad pesquera practicada de forma accesoria², pero sin que ello llevara aparejado el conocimiento de la navegación. Por otra parte, las poblaciones aborígenes de Canarias parecen estar fuertemente emparentadas con el mundo berber según se desprende de la lingüística, la escritura, la cerámica o la organización socio-política, etc. Respecto al conocimiento de la navegación entre los berberes, las opiniones de los especialistas son contradictorias, ya que mientras para unos aquéllos no conocieron los medios de navegación sino por influencia de pueblos con los que entran en contacto como los fenicios y, muy posteriormente con los árabes³, pero sin que ello influyera fuertemente en

¹ J. Alvarez Delgado. La navegación entre los canarios prehistóricos. *Archivo español de Arqueología*, nº 79.1950 pp. 164-174. E. Serra Rafols. La navegación primitiva en los mares de Canarias. *Revista de Historia*, nº 19, 1957. pp. 83-91. Barcos cosidos. *Estudios Canarios*. 1964, pp. 18-19.

² G. Souville. Le peche et la vie maritime au néolithique en Afrique du Nord. *Bulletin d'Archéologie Marocaine*. T. III, 1958-59, pp. 316-344.

³ G. Souville, op. cit. p. 316. E. Laoust. Pecheurs berbères du Sous. *Hespéris* 2º Tr. 1923, pp. 237 y ss. R. Montagne. Les marins indigènes de la zone française du Maroc. *Hespéris*, T. III, 2º Tr. 1923, pp. 175-215.

sus tradiciones, ya que algunos grupos berberes no la conocen aún; mientras que otros⁴ argumentan su conocimiento mucho antes de la conquista africana por los árabes. Entre los grupos berberes que se supone la practicaran en época preislámica se habla de los *Zenagas* o *Zenatas* que se extendían desde la costa al Sur del Sahara hasta el Sus en el Norte, en la zona marroquí y con los que G. Marcy⁵ ha encontrado paralelismos a través de las inscripciones líbico-berber de El Hierro. A fines del S. XV, viajeros portugueses describen sus embarcaciones —los cárabos— que podrían ser un recuerdo de sistemas similares utilizados en época más antigua, aunque con las reservas pertinentes de si este tipo de embarcaciones fueron efectivamente continuidad de conocimientos preislámicos. «Sus bateles tienen cinco palos de higuera infernal secos, a saber: uno de braza y media de largo (2,6 m.) y así los dos en cada costado de dos palmos menos (2,10 m.) y estos tres van atados con cuerdas de las dichas redes y quedan por detrás los tres iguales y por delante sale el de en medio más, que es más largo. Entonces atan otros dos palos de seis palmos (¿1,20? m.) a sus costados bien apretados. En medio de estos dos palos ponen sus redes, o la mujer e hijos, o cualquiera cosa que quieran llevar y él detrás en aquellos tres que salen más con las piernas de dentro hacia el más ancho (¿o largo?). Y en cada mano traen una tablilla de palmo y medio (0,30 m.) de largura y medio palmo (0,10 m.) en ancho, con que reman. Y los que se van en la barca van con agua por encima de las rodillas y así van y no se ahogan. Y de esta manera atraviesan cualquier golfo de aquellas marismas, 12 leguas, y también corren así toda la costa. Cuando están en tierra, luego ponen sus barcas al sol para que se seque y sea más ligera. Y cuando uno de ellos tiene una de estas barcas y una red se cuenta por rico. Nunca vieron alquitrán ni estopa»⁶.

E. Serra Rafols aludiendo a estas embarcaciones dice «no me parece descabellado creer que los *Zenagas*, con medios sin duda más risibles, pudieron cruzar el mar de Canarias. Y las llegadas tuvieron que ser tan arriesgadas, tan azarosas, que ello explique que no perdurase comunicación regular alguna que los bienes ergológicos recibidos por cada isla difieran tanto de las demás y que, en fin, se perdiera la noción de estas navegaciones sin regreso»⁷.

En la isla de El Hierro, en la playa de «La Caleta», uno de nosotros ha documentado el uso de balsas hechas de troncos de piteras que por su facilidad para flotar se usan como embarcaciones rudimentarias, siendo el único ejemplo que conocemos que se relacione con un medio primitivo, pero sin que podamos aportarlo como argumento para explicar una

⁴ E. Laoust y R. Montagne, op. cit.

⁵ Citado por E. Serra Rafols. La navegación primitiva en el Atlántico Africano. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 1971, p. 398.

⁶ E. Serra Rafols. La navegación primitiva en los mares de Canarias..., p. 89.

⁷ *Ibidem*, p. 91

posible tradición insular que enlace con instrumentos similares utilizados por los aborígenes.

En relación con los cárabos, hemos de señalar que se trata evidentemente de embarcaciones excesivamente rudimentarias para que los distintos grupos humanos que pueblan cada una de las islas, pudiesen transportar los animales que conocían en sus lugares de origen, ya que en las Islas Canarias no existía ninguno susceptible de domesticación antes del poblamiento humano. Así pues, en estas embarcaciones se transportarían necesariamente cabras, ovejas, cerdos, etc., con parejas de macho y hembra para su reproducción, además del grupo familiar, lo que complica aún más el problema. Cabría pensar en ese caso, en la posibilidad de que se hicieran viajes esporádicos dejando sueltas parejas de estos animales para su reproducción, para que con posterioridad asegurara la alimentación, pero ello requería un gran conocimiento de la navegación en alta mar, hecho del que no podemos confirmar nada.

Toda esta problemática que se completará como veremos, con la ausencia de documentación en las fuentes escritas y en la arqueología, ha permitido al Prof. Alvarez Delgado⁸, plantear una hipótesis distinta sobre la navegación antigua y el consiguiente poblamiento prehistórico. El citado autor argumenta que la ausencia de cualquier medio de navegación entre los aborígenes que poblaron las distintas islas del Archipiélago, viene dado porque los berberes de quienes parecen descender, desconocían este medio de transporte, adquiriéndolo sólo muy tardíamente como influencia del mundo árabe a partir del S. VII d.c., exponiendo que «a) las islas Canarias estaban deshabitadas el año 100 A.C. b) Estas islas fueron descubiertas paulatinamente y exploradas por marinos gaditanos y por el griego Eudoxo y el romano Estacio Seboso entre los años 125 a 25 A.C. c) Juba II de Mauritania, por mandato y consentimiento de Augusto, a cuyo imperio pertenecían, las pobló y colonizó con Gétulos del Africa cercana en el último cuarto del S. I A.C. d) estas Islas Canarias o Afortunadas volvieron a su secular olvido después del emperador Claudio (55 p.c.), hasta el S. XIII, quedando inabordadas para los europeos y los africanos de esos siglos, hasta que las redescubrieron los genoveses entre 1290-1312. Y durante esa larga etapa sólo las citaban los libros sobre noticias de Melo, Plinio y Tolomeo, que tampoco estuvieron en ellas, sino escribieron sobre referencias anteriores».

El poblamiento, según su tesis, se produce como consecuencia de la necesidad que tiene Roma de obtener productos para las industrias tintóreas. La orchilla —líquen muy común en todas las islas— pudo ser objeto de ese comercio, utilizando a los aborígenes como mano de obra para las tareas de recolección⁹.

⁸ J. Alvarez Delgado. Leyenda erudita sobre la población de Canarias con africanos de lenguas cortadas. *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid-Las Palmas, nº 23, 1977, p. 51.

⁹ «La tesis del profesor Alvarez Delgado en cuanto al «Poblamiento y colonización» en

De una u otra forma, creemos que es fundamental desentrañar las motivaciones o las causas históricas que pudieron obligar a diversas comunidades de berberes a salir de su área geográfica —Noroeste y Sáhara— y lanzarse al mar, desechando la posibilidad de buscar otros horizontes continentales como hicieron los pastores de bóvidos de los macizos centrales del Sahara, dirigiéndose hacia zonas húmedas y boscosas del sur, cuando hacia el III milenio A.C. la lenta desecación convertía en desierto el actual Sahara.

Por otra parte, los medios de navegación que pudieron usarse —como los cárabos— no parecen de suficiente consistencia como para que pequeños grupos humanos con sus pertrechos más imprescindibles se hiciesen al mar sin conocer con exactitud lo que podían encontrarse, *toda vez que las islas no son visibles desde el continente*, a pesar de la cercanía de Fuerteventura que dista unos 100 kms. de Cabo Juby y las más alejadas, como El Hierro, que se halla a unos 500 kms. de la costa africana. A ello se suma también la dificultad de localizar las islas, navegando de Norte a Sur. A este respecto señala Ibn Jaldum¹⁰, historiador árabe del medievo, que «no se da con el lugar de estas islas, de no ser que se las tope por casualidad, y nunca de propósito», debido entre otras cosas a las corrientes marinas, aunque por el contrario, haciendo la navegación de Sur a Norte y como consecuencia de huir del bojeo que se produce cerca del Cabo Bojador —de donde procede su nombre— es necesario separarse de la costa, con lo que se hacen visibles las islas de Lanzarote o Fuerteventura o ambas al mismo tiempo, pero en este caso sólo algunas manifestaciones culturales como las últimas cerámicas fuertemente decoradas de la Isla de la Palma, parecen tener una conexión con posibles procedencias de zonas al sur del Cabo Juby, mientras que otras como las de Gran Canaria, apuntan a zonas originarias del Norte en lo que hoy se conoce como la Kabilia berber.

época romana la basa en la necesidad de comerciar con materias procedentes de las islas Canarias como la orchilla u otros productos tintóreos (La orchilla es un líquen que proporcionaba tintes de variadas tonalidades. Está comprobado el interés de este producto y el subsiguiente comercio con Europa desde los inicios de la conquista normanda de las Canarias Orientales —Lanzarote y Fuerteventura—. Este producto se comerció hasta el S. XIX y más esporádicamente durante las primeras décadas del S. XX). La tesis del poblamiento que propone el profesor Alvarez, aunque sugerente, no cuenta con ningún apoyo arqueológico seguro en la actualidad (...) El conocimiento de las islas en época romana se halla suficientemente corroborado no sólo por las referencias de diversos autores, Plinio entre ellos, sino por el hallazgo de ánforas romanas de los S. III-IV. d.c. (E. Serra, A. García y Bellido, M. Beltrán), localizadas entre Lanzarote y la isla de La Graciosa y que pudieron ser el resultado de visitas esporádicas». R. González Antón, A. Tejera Gaspar. *Los Aborígenes canarios*. 1981, p. 35.

¹⁰ Citado por E. Serra Rafols, op. cit, 1971, p. 395.

Fuentes escritas

En las crónicas antiguas de Canarias de los S. XIV y XV no encontramos ninguna alusión al conocimiento de medios náuticos entre los aborígenes; en cambio en las primeras historias de Canarias de L. Torriani y A. Galindo aparecen los escasos datos poseídos sobre estos conocimientos atribuidos a los aborígenes. Según L. Torriani refiriéndose a los habitantes de Gran Canaria dice que «hacían barcos del árbol drago, que cavaban entero, y después le ponían lastre de piedras, y navegaban con remos y velas de palma alrededor de las costas de la isla; y también tenían por costumbre pasar a Tenerife y a Fuerteventura para robar»¹¹. Este texto fué escrito a finales del S. XVI, cuando ya hacía casi un siglo de la conquista castellana, por lo que esta referencia del ingeniero cremonés —el único autor que la hace— creemos que es ciertamente discutible, no sólo porque no hay documentación arqueológica que lo confirme, sino que crónicas más antiguas como *Le Canarien* en el episodio en que los normandos llegan a una plaza de Gran Canaria, los aborígenes se acercan nadando a los botes, hecho que, como explica E. Serra Rafols es indicativo de gentes que desconocen los medios de navegación.

En este mismo sentido A. Galindo hablando de Tenerife dice que entre Santa Cruz y La Laguna hay un lugar conocido como *Argujón* que significa «*mira navíos*», «porque de esta cuesta se parece el puerto de Santa Cruz y los navíos; y porque *Guijón* en su lenguaje quiere decir «navío», pusieron *Argujón* a esta cuesta»¹². De igual manera que la obra de L. Torriani, la de Abreu Galindo se escribió a fines del S. XVI y comienzos del S. XVII, y no sabemos hasta qué punto estos datos pueden estar contaminados de hechos históricos muy posteriores a la Conquista de la isla. Por ello, estas escasas referencias no nos sirven como argumento para explicar el conocimiento de la navegación, ni posibles útiles para esta finalidad entre los aborígenes.

Los documentos arqueológicos

Uno de los problemas clave en lo relacionado con los medios de navegación de los aborígenes canarios es la ausencia —por ahora— de documentos arqueológicos que argumenten algo acerca del tema, aunque en realidad muchos de los poblados costeros de Gran Canaria no han sido suficientemente estudiados, y otros como el del Agujero (Gáldar) se excavó con una metodología inapropiada que no ha permitido confirmar ni negar nada en tal sentido. En las restantes islas —a excepción de

¹¹ L. Torriani. *Descripción de las Islas Canarias*. Goya Ediciones, 1978, p. 113.

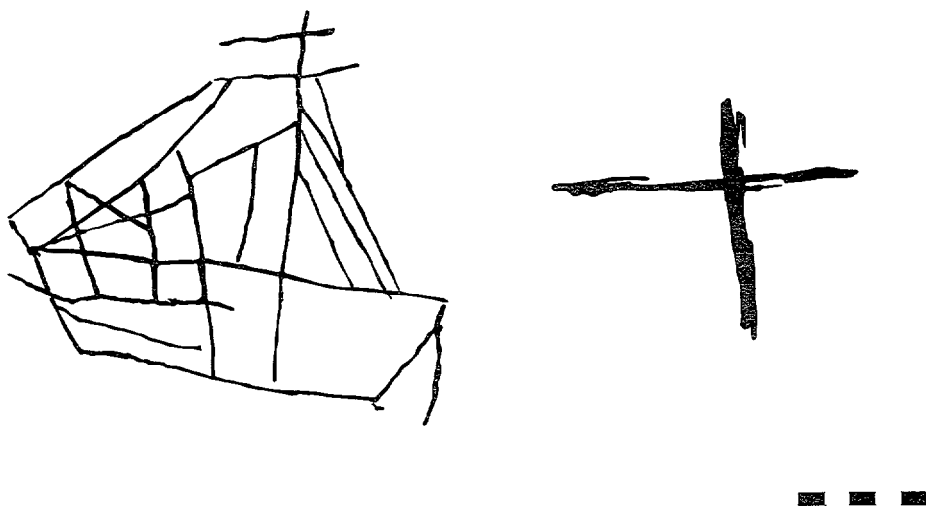
¹² Abreu Galindo, J. *Historia de la Conquista de las siete Islas de Canaria*. Goya Ediciones, 1977.

Tenerife— las excavaciones realizadas son muy escasas, por lo que queda abierta la posibilidad de que en el futuro, la Arqueología pueda aportar luz sobre este problema.

En los grabados rupestres del macizo de Balos (Agüimes) en Gran Canaria, D.J. Wölfel, creyó encontrar pruebas de barcos insculpidos en una de las rocas del macizo, explicando que se trataba de una embarcación de tipo fenicio en la que se podía apreciar incluso la presencia de remeros. Análisis más detallados del grabado ha demostrado que se trata de un grafito moderno que leído decía LUIS. La confusión se produjo por la forma en que se había realizado la grabación. Así pues, tampoco la Arqueología, como hemos indicado, se ha visto favorecida en argumentos que certifiquen nada al respecto.

Los únicos grabados de barcos conocidos son de épocas sincrónicas o posteriores a la Conquista y que presentamos en este trabajo, localizados por ahora en estaciones de las islas de El Hierro y Tenerife que suponemos pueda ser ampliado en el futuro a otras islas.

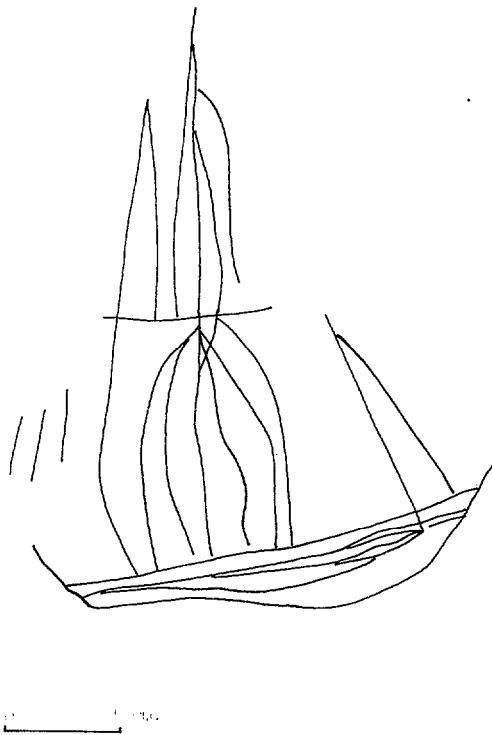
EL HIERRO
La Candia (Fig. 17.1)



El lomo de la Candia se emplaza en las proximidades del reborde sur del Risco del Tamaduste, en un pequeño barranquillo, de escasa profundidad, que se pierde antes de llegar al mar. La estación que nos ocupa se encuentra a unos 400 m.s.n.m. y a unos 400 m. de la carretera que conduce al Tamaduste.

Junto a otras representaciones rupestres aborígenes, el grabado que describimos ha sido ejecutado en un solo panel en las paredes de un roque basáltico que se levanta en la margen izquierda del barranco, junto a un pequeño salto de agua y próximo a la cueva denominada con el mismo nombre, considerada como uno de los máximos exponentes de la Arqueología herreña.

Descripción: Nave con dos palos con sus correspondientes velas. De casco irregular, muestra un relleno de bandas paralelas que lo recorren en disposición horizontal. (Fig. 1)



Soporte: basalto
Orientación: Norte
Dimensiones: 22 cms. de largo por 26 cms. de alto.
Técnica: Rayado.

Barranco del Cuervo (Valverde)

El barranco del Cuervo tiene su origen en las barranqueras de la falda E de un promontorio, denominado Montaña Ribera que se levanta a la altura del Km. 3 de la carretera que une a la villa de Valverde con el Puerto de la Estaca.

Se trata de un barranco conformado en su margen derecha en dirección al mar, por una prolongación de la misma falda de la citada montaña, mientras que su margen izquierda está formada por columnas basálticas que descansan en un estrato de arenas volcánicas conglomeradas. Su lecho se caracterizaba por tener una profundidad de unos 15,20 m., escasa si la comparamos con los barrancos próximos, pobre en oquedades naturales y en un corto recorrido.

En su curso, interrumpido por la carretera general ya citada, bordea el paraje de Las Puntillas, desembocando por un acantilado de unos 100 m.s.n.m. por el tramo de costa llamado Hoyo Blanco.

Es de destacar que, a lo largo de su recorrido se emplaza un elevado número de estaciones de grabados rupestres que hacen de él un valiosísimo documento para la prehistoria herreña. Siendo en la margen izquierda en dirección al mar, orientada al W., y limpia totalmente de líquenes, en la capa de conformación basáltica donde se han trabajado de forma sistemática estas representaciones. Junto a ellos, los grabados que describimos bien *superponiéndose*, o bien en zonas próximas a los mismos.

La descripción y enumeración de las estaciones, la hemos comenzado por aquéllas que se ubican en la cabecera del barranco, por orden correlativo en dirección a su desembocadura.

Estación nº 1

Ubicada en las proximidades de la cabecera del barranco, en la cornisa basáltica que la remata. Compuesta por un solo panel que describimos a continuación.

Descripción: Se trata de un barco en cuya ejecución se han señalado un conjunto de detalles particulares, excepcional para este tipo de representaciones.

Parece poseer cuatro mástiles de los que dos son seguros, rematados por su correspondiente trazo horizontal y corto, a modo de cruz. De ellos parten signos rayados más o menos claros, que indican elementos triangulares de una vela relativamente compleja.

Destaca en el tema, la parte correspondiente al casco o embarcación propiamente dicha, por presentar una forma no usual. Su conjunto, de

forma trapezoidal invertida, está rematada en su zona inferior por una especie de quilla, mientras que la zona correspondiente al sector de borda está recorrido por una especie de pasarela que asciende en forma de onda en su extremo derecho, confundiendo en el arranque de las velas. Tanto ésta como el interior del cuerpo o casco están cubiertas por líneas irregulares y cortas, oblicuas, cruzadas en horizontales. (Fig. 2)

Soporte: Basalto

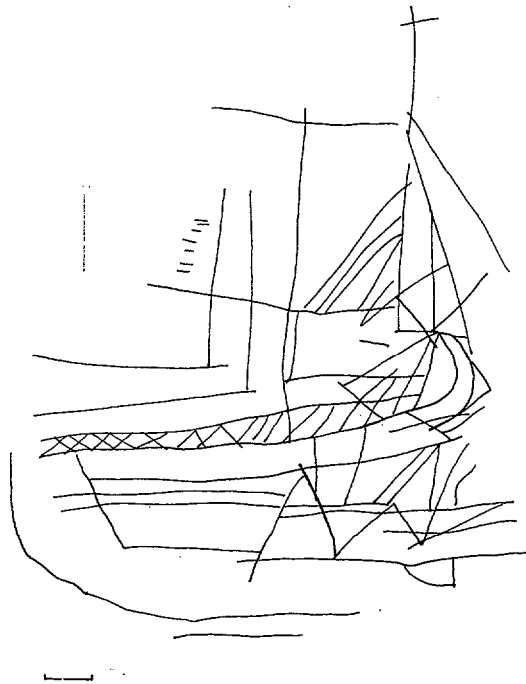
Orientación: Oeste

Dimensiones: 52 cms. de largo por 67 cms. de alto.

Técnica: Rayado

Estación nº 2

Emplazada a unos 20 m. de la estación anterior y siguiendo la misma línea de ubicación en la pared del barranco.



Descripción: Composición de signos aborígenes a los que se superpone el grabado de una embarcación moderna. El deterioro de las superficies ha afectado a ambos tipos de representación, cuya ejecución ha sido efectuada por técnicas diferentes de picado y rayado profundo respectivamente.

El tema moderno representado corresponde a un navío con dos mástiles, rematados por trazos cortos y horizontales a modo de cruz, hasta los que ascienden de forma oblicua dos escaleras. No se han representado las velas.

El casco, en forma trapezoidal invertido, posee dos alturas diferentes en los extremos, marcados por una depresión rectangular en la zona central, estando todo él marcado por líneas horizontales y paralelas.

Soporte: Basalto

Orientación: Se trata de un bloque suelto.

Dimensiones: 35 cms. de largo por 36 cms. de alto.

Técnica: Rayado.

Estación nº 3

Emplazada a unos 8 m. de la anterior y en la misma línea de la pared basáltica del barranco. La componen dos paneles muy próximos entre sí, en los que se han representado dos naves en disposición horizontal. El conjunto mide 83 cms. de largo por 47 cms. de alto. De izquierda a derecha existen los paneles siguientes:

Panel nº 1

Descripción: Nave con dos mástiles de los que parte un conjunto de trazos indicativos de las velas, escaleras, amarras, etc., estando uno de ellos rematado por una bandera. Los trazos que se originan en la parte superior del mástil izquierdo han sido interrumpidos por la erosión en la zona central, quedando a la vista el remate de éstos en el bauprés que se prolonga más allá del casco. La forma de éste se halla igualmente alterada por la misma causa, en la que se observa el relleno de trazos oblicuos y cruzados que se grabó en su interior. Por debajo de la nave propiamente dicha, un rayado de difícil interpretación, que podría corresponder a semejanza del panel dos, en una pequeña embarcación de remos. (Fig. 3).

Soporte: Basalto

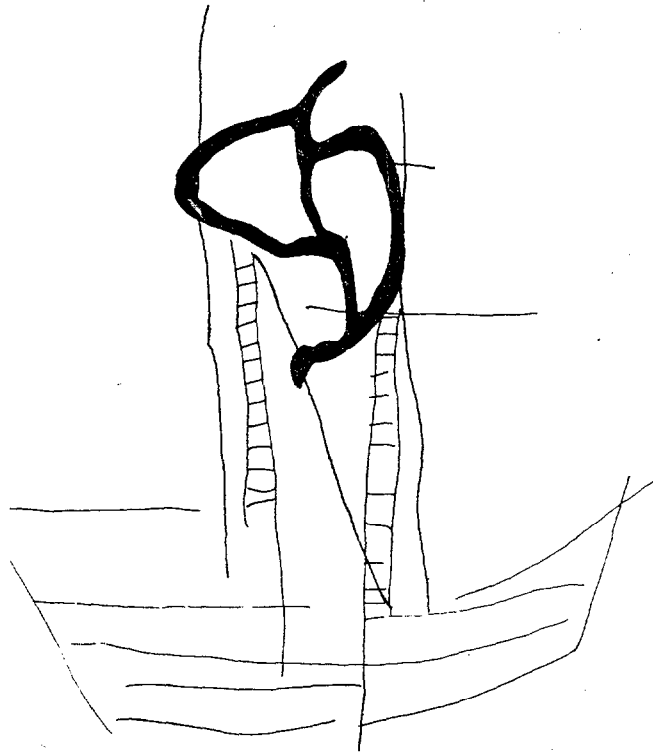
Orientación: N-W.

Dimensiones: 36 cms. de largo por 32 cms. de alto.

Panel nº 2

Descripción: Nave con dos mástiles y una compleja vela, compuesta por varias piezas, de gran dimensión en su conjunto. El casco llama la atención por el número excepcional de detalles que presenta. En él además de su relleno interno de trazos cortos, verticales y paralelos, destaca su forma. Su extremo izquierdo experimenta una elevación pronunciada, para continuar en la línea horizontal que señala las bordas, interrumpida

en el centro por una depresión rectangular. Junto a ella, dos pequeñas embarcaciones de remo de formas simples.



Soporte: Basalto

Orientación: Norte.

Dimensiones: 42 cms. de largo por 47 cms. de alto.

Técnica: Rayado

Estación nº 4

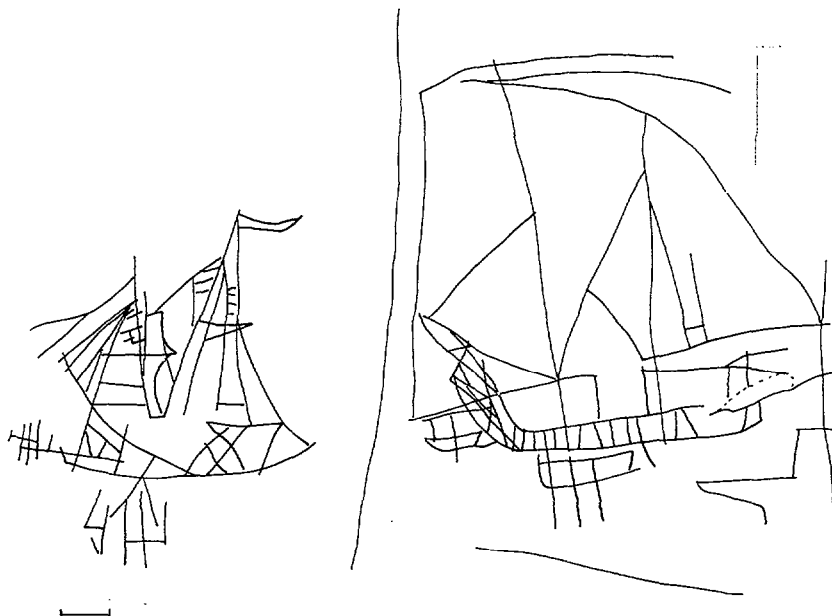
Emplazada a unos 10 m. de la estación anterior y siguiendo la misma línea y altura de la citada margen del barranco. Se compone de dos paneles independientes con ubicación muy próximas.

Panel nº 1

Descripción: Nave con un solo mástil del que parten líneas oblicuas en ambas direcciones, hacia los extremos de su casco que señalan posiblemente, velas, amarras y otros elementos que no es posible concretar, portando en el extremo del mismo una bandera. La parte inferior o casco,

esta señalado por las líneas del entorno y otras que lo recorren en disposición horizontal y paralela.

A unos 10 m. debajo de esta figura y en su extremo derecho, existe un rayado de cinco líneas de difícil interpretación (Fig. 4).



Soporte: Basalto

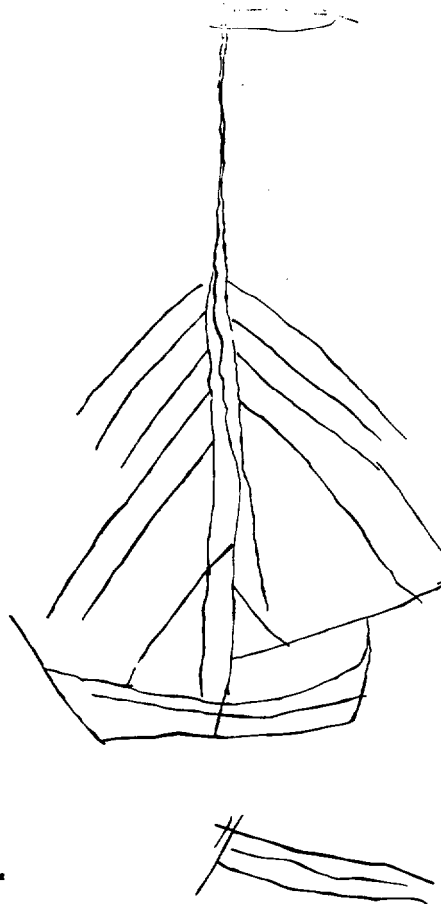
Orientación: Norte

Dimensiones: 33 cms. de largo por 65 cms. de alto.

Técnica: Rayado.

Panel nº 2

Descripción: Nave de vela con cuatro mástiles, tres de ellos rematados por dos trazos cortos horizontales, paralelos. Su casco en forma de casquete, está parcialmente cubierto en el interior, por trazos horizontales y paralelos. De su extremo derecho y centro, descienden dos líneas oblicuas cuya interpretación es ambigua (Fig. 5).



Soporte: Basalto

Orientación: N-E

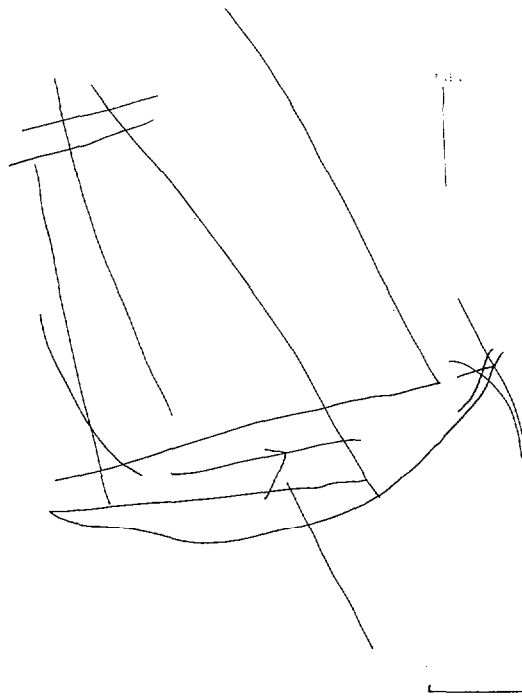
Dimensiones: 29 cms. de largo por 40 cms. de alto.

Técnica: Rayado

Estación nº 5

Emplazada a unos 20 m. de la estación anterior, en la misma línea y altura de la citada margen del Barranco. Compuesta por un solo panel. *Descripción:* Composición vertical en la que se observa una superposición del grabado de una nave sobre un tema de filiación aborigen de carácter geométrico.

La citada embarcación ha sido ejecutada con un rayado tosco y poco profundo. No obstante quedan reminiscencias claras de sus mástiles y algún otro elemento relacionado con este sector. El caso se conserva sólo en su mitad izquierda sin que pueda hacerse ninguna observación particular sobre el mismo (Fig. 6).

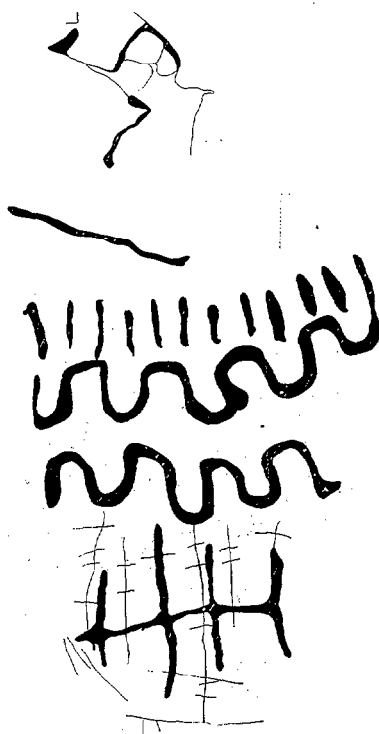


Soporte: Basalto.
Orientación: N-W.
Dimensiones: 50 cms. de largo por 87 cms. de alto.
Técnica: Rayado.

Estación n.º 6

Emplazada en el tramo de barranco que media entre la carretera general y la desembocadura del mismo. Partiendo de esta vía, y a unos 80 m. de ella, el cauce experimenta una doble curva hacia la izquierda y derecha respectivamente. A esta altura, el cauce se hace más profundo y es observable la línea de costa. A lo largo de él se encuentra un elevado número de grabados aborígenes de diversa naturaleza, junto con las manifestaciones rupestres que estudiamos. Esta estación está compuesta por un solo panel que se ubica en la misma línea y altura de la margen de las descritas.

Descripción: Nave de vela, ejecutada por medio de un ligero rayado en superposición a un ideograma prehistórico. La parte superior de esta nave está muy alterada por la erosión, que impide conocer detalles acerca de sus mástiles, velas y demás elementos que lo componen. El casco, en forma de casquete, está parcialmente relleno por trazos cortos e irregulares. (Fig. 7).



Soporte: Basalto.

Orientación: N-W

Dimensiones: 47 cms. de largo por 57 cms. de alto.

Técnica: Rayado

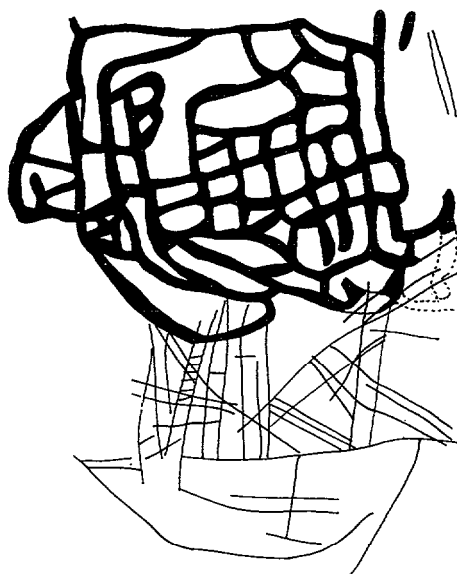
Técnica: Rayado

Estación nº 7

Rebasando los accidentes citados, el cauce del barranco confluye siempre en su margen izquierda en un pequeño barranquete, experimentado luego una fuerte desviación hacia la izquierda. La estación que

describimos se ubica a unos 30 m. de esta última, muy próxima a otros panles de época aborigen y en las mismas características de emplazamientos respecto a esta margen.

Descripción: Formada por un solo panel en el que se representan dos naves en disposición asimétrica. De izquierda a derecha: Nave de vela en dos mástiles y sus correspondientes velas. Su casco de entorno curvo, se eleva considerablemente por su extremo izquierdo, mientras que el derecho está rematado por un bauprés y una pequeña vela denominada cebadera. Todo su interior está relleno por trazos cortos en disposición regular. Mide 26 cms. de largo por 14 cms. de alto. Nave muy alterada por la erosión. Se conserva parte de sus velas, mástiles y casco. Mide 50 cms. de largo por 40 cms. de alto. (Fig. 8).



Soporte: Basalto

Orientación: N-W

Dimensiones: 76 cms. de largo por 41 cms. de alto

Técnica: Rayado

Barranco de Tejeleita

El Barranco de Tejeleita tiene su origen en la confluencia de dos pequeños barranquetes: Camino Ancho y La Aguelilla que, a los 235 m.s.n.m. y al E. de la Montaña de Ribera, se unen en un solo cauce para desembocar en las inmediaciones de la Playa de la Caleta. Desde su punto inicial hasta el mar, median unos 1.800 m. de longitud, interrumpidos por la carretera general que une a Valverde con el Puerto de la Estaca.

El cauce del barranco, suave en sus comienzos, cobra profundidad y se interrumpe en numerosos saltos de agua, a partir de la citada vía de comunicación. Las paredes de sus márgenes están formadas por un estrato de cenizas volcánicas prensadas o tobas, que en numerosas ocasiones se elevan a varios metros sobre el nivel del cauce y sobre el que se asientan basaltos que, a modo de columnas, coronan las partes más altas de dichas paredes.

Desde un punto de vista arqueológico el interés de este barranco es excepcional, al ser uno de los enclaves seleccionados por los aborígenes herreños para ejecutar sobre la piedra, grabados de diversa naturaleza. Superponiéndose a estos grabados prehistóricos o en las cercanías de los mismos, se localizan las representaciones de barcos de las que nos ocupamos y que, en las líneas que siguen describiremos detalladamente.

El comienzo de la numeración que utilizamos señala las estaciones en que se ubican a la altura del cauce medio, exclusivamente en la margen izquierda del barranco, continuándose hasta su misma desembocadura.

Estación nº 1

Junto al primer salto de agua que se origina a partir de la carretera general, en la margen izquierda, se eleva un roque formado por columnas basálticas de unos 4 m. de altura, cuya base se encuentra altamente erosionada a causa del desprendimiento intencionado de bloques que a principios de siglo se efectuó, con objeto de obtener parte de sus inscripciones prehistóricas¹³. A causa de estos desprendimientos, las superficies de este sector del Roque presentan una coloración ocre clara, que contrasta con el gris-verdoso que tienen los otros líquenes originarios del Roque. Sobre las primeras, en el sector base o en los bloques desprendidos se realizaron en diferentes paneles, los siguientes temas.

¹³ Descubiertas a finales del S. XIX por el Capitán Benigno Domínguez y publicadas parcialmente por R. Verneau en 1887. Como complementación de los trabajos de grabados rupestres de El Hierro ver: M^a de la Cruz Jiménez Gómez. *Aproximación a la Prehistoria de El Hierro*, Fundación Juan March (Serie Universitaria, 177), Madrid, 1982.

Panel nº 1

Descripción: Composición vertical de cinco barcos, de diferente hechura y dimensiones, dispuestos de forma irregular. En la parte superior se distinguen de izquierda a derecha, dos embarcaciones con las siguientes características: Barcos de un solo palo, rematado por un trazo corto y horizontal, vela indicada por un tosco rayado y casco relleno por tres trazos irregulares, de los que por un extremo se prolonga el bauprés. Mide 12 cms. de largo por 13 cms. de alto. Barcos con tres mástiles rematados por trazos cortos horizontales y oblicuos y velas indicadas. Su casco está torpemente ejecutado. De él parten dos trazos que desbordan su entorno y se prolonga hacia abajo (¿dirección al mar?). La tosquedad de su ejecución no permite interpretarlos. Mide 23 cms. de largo por 19 cms. de alto; los trazos miden 14 y 18 cms. respectivamente.

En la zona central, ocupando el lecho izquierdo del panel y en disposición vertical, dos embarcaciones que, en parte, superponen. De superior a inferior: Barco con cuatro palos, con sus correspondientes velas de forma triangular. Del extremo superior de los dos palos extremos parten dos y tres líneas (posibles cuerdas) que se interrumpen o se dirigen al bauprés, mientras que los mástiles centrales están atravesados por un trazo corto y horizontal. El casco, muy estilizado, lleva en su extremo derecho un relleno de tres trazos cortos, oblicuos; de él parten cuatro líneas que componen dos triángulos (¿posibles redes?) que se dirigen hacia abajo. Mide 29 cms. de largo por 19 cms. de alto.

Barco con mástil —posiblemente dos— y una vela de forma ovoide, cuyo interior se rellenó con trazos paralelos y oblicuos y que no se une directamente al límite superior del casco. De él parten dos líneas que señalan: a) el palo central que se prolonga hacia abajo más allá del propio barco. b) Un trazo que parte de la línea superior del casco y atraviesa la vela sin que quede clara su función.

La parte correspondiente al casco propiamente dicho está inacabada por su extremo derecho. Mide 13 cms. de largo por 21 cms. de alto.

La zona inferior la ocupa una embarcación que abarca parte del sector izquierdo y parte del centro. Barco de dos palos, rematados por trazos cortos y oblicuos, de los que parten diversas líneas que asemejan cuerdas o indican las velas. El casco, algo irregular, está rematado por su extremo izquierdo por una línea oblicua que indica el bauprés, al que debieron unirse las tres cuerdas que parten del palo izquierdo, hoy interrumpido por la erosión. Mide 30 cms. de largo por 24 cms. de alto. (Fig. 9)

Soporte: Basalto

Orientación: N-W

Dimensiones: 76 cms. por 46 cms.

Técnica: Rayado

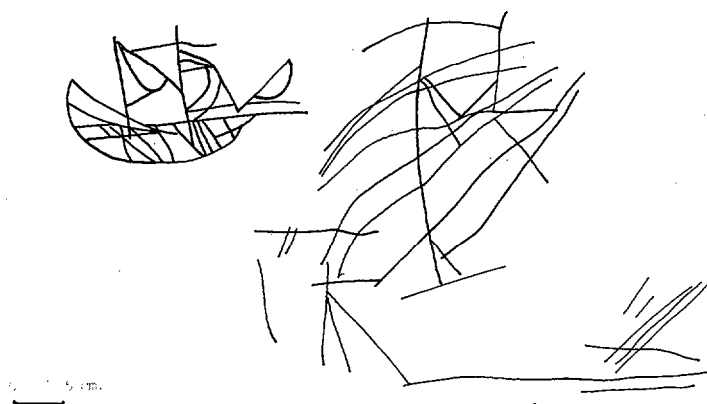


Fig. 9. El Quervo. Retención nº 7.

Panel nº 2

Descripción: Composición en dos núcleos con motivos dispuestos verticalmente entre los que existe una amplia zona ocupada por signos dispersos de forma irregular. En el núcleo de la izquierda, un barco ubicado en la parte superior con tres palos y sus correspondientes velas que terminan al confluir con la línea superior del casco. De ellos parte una serie de trazos que semejan cuerdas que se prolongan y unen al bauprés o que se dirigen hasta la base del casco. Este es irregular, llevando indicado por su extremo derecho la quilla. A dos centímetros de ésta, un motivo irregular, compuesto por dos círculos en forma de ocho al que se unen dos líneas en forma de cuatro.

En la parte inferior, un motivo irregular de difícil interpretación que podría asimilarse a una doble vela de un barco. Realizado a partir de una especie de mástil o palo, rematado por un trazo corto en su extremo superior, al que se le cruza, horizontalmente y hacia su centro, un segundo trazo. Dicho cruce constituye el centro de un óvalo, relleno por otros más pequeños dispuestos en horizontal a lo largo del eje vertical y rematado en su contorno por cuatro semióvalos dispuestos irregularmente. Partiendo de los extremos del eje horizontal, un gran semicírculo, relleno en su

interior por óvalos que se disponen a lo largo del eje vertical y por un aspa o X que parte de los extremos. Todo el contorno de la silueta semicircular lo ocupan, finalmente, semióvalos que se reparten de forma irregular.

Junto a este motivo, por su lado derecho, un rayado irregular, de difícil interpretación. Figura de tendencia triangular, cruzada en su interior por una cruz latina, de la que sobresale su eje mayor, a la que se han añadido otros trazos irregulares y cortos.

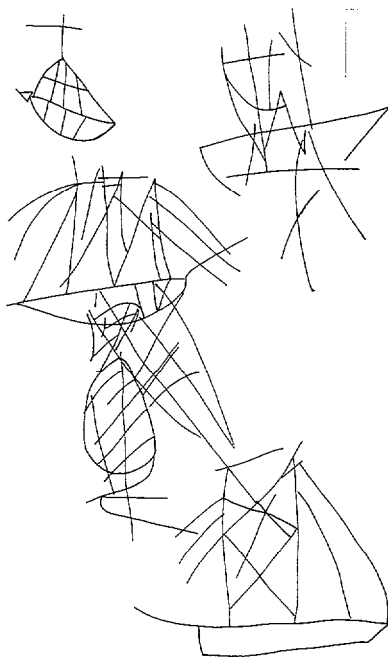
En el núcleo derecho, el motivo representado parece tratarse de una gran embarcación con dos velas semicirculares o de una superposición de dos naves similares en disposición vertical, de las que el casco de la superior se confunde con la vela de la inferior. Sus características muestran la repetición de la misma idea de la vela, descrita en el núcleo de la izquierda, aunque aquí sí se ha desarrollado, torpemente, parte del casco de la posible nave inferior. En el extremo inferior puede leerse una grafía moderna inacabada que posiblemente señale el mismo nombre del panel número 3. (Fig. 10)

Soporte: Basalto

Orientación: W

Dimensiones: 146 cms. de largo por 63 cms. de alto.

Técnica: Rayado



Panel nº 3

Descripción: Composición formada por un solo motivo que ocupa la superficie del bloque sobre el que se ejecutó. En la parte superior se leen tres grafías modernas con el nombre de *Andrés*, dispuestas verticalmente y relacionadas con el panel nº 2. Estas se superponen al trazado o rayado superior del motivo principal. Su interpretación varía si se orienta en el sentido de la lectura de las citadas grafías, o si se invierte. En el primero de los casos, parece que nos encontramos ante un modelo de vela similar a las vistas en los paneles 1 y 2, aunque con variantes. En el segundo caso, podría verse un barco compuesto por un casco similar, relleno de trazos verticales y dos velas rellenas a su vez, por trazos horizontales que sobresalen sus siluetas. (Fig. 11).



Fig. 11. Delineación nº 1, Panel 3.

Soporte: Basalto. Bloque desprendido, ubicado en la base del roque.

Orientación: ?

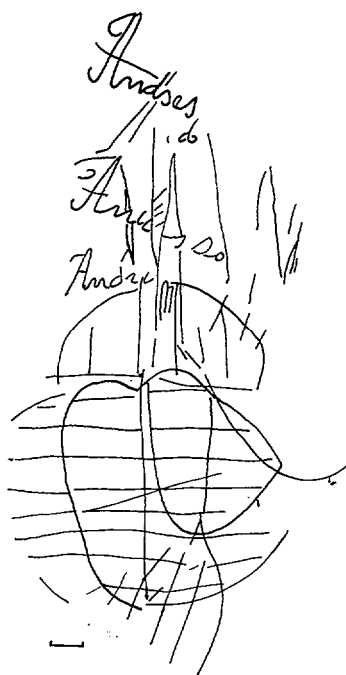
Dimensiones: 28 cms. de ancho por 56 cms. de largo.

Técnica: Rayado.

Estación nº 2

Se ubica junto al segundo salto de agua del barranco, después que su cauce haya experimentado una pronunciada desviación hacia la izquierda. Siguiendo la normativa del resto de las estaciones, ocupa una extensa pared basáltica que remata la zona alta de la margen del barranco, próxima a un importante conjunto de inscripciones prehistóricas.

La superficie ocupada por estas representaciones es de unos tres metros, siendo numerosos, pero no variados, los temas allí representados. Sin embargo, la erosión y la presencia de líquenes impiden su observación, ocasionando una gran alteración en las superficies. De ellos reproducimos un reducido fragmento de excepcional conservación.



Descripción: Composición en sentido horizontal, formada por signos pertenecientes a diferentes partes de un barco. El estado fragmentario de éstos en la zona central, no permite distinguir si éstos pertenecen a dos o una sola embarcación. De igual modo ocurre con los signos que ocupan los extremos superior izquierdo e inferior derecho. Palos y trazos de ambigua interpretación (indicación de velas o amarras), parten del casco del barco que representado muy esquemáticamente, ha sido relleno por líneas discontinuas horizontales y paralelas. Destaca en el extremo izquierdo de la embarcación un motivo escaleriforme que partiendo de la borda se prolonga hacia abajo, posiblemente con redes, amarras o una auténtica escalera. (Fig. 12).

Estación nº 3

Su localización corresponde a las características señaladas para las estaciones anteriores. Dista 150 m. de la estación anterior.

Descripción: Composición horizontal, formada por dos embarcaciones perfectamente diferenciadas en formas y tamaño. De izquierda a derecha: Nave con casco y velas, destaca la desproporción habida entre las dimensiones de ambos. La parte alta la compone un palo divisorio de las velas que en forma triangular se elevan hasta su extremo que está rematado por una pequeña bandera. El sector izquierdo de éstas ha desaparecido perdurando unos cuantos trazos oblicuos y paralelos que podían obedecer a cuerdas u otros aparejos propios de este elemento del barco.

El casco, casi semicircular, se eleva con dimensiones irregulares hacia sus extremos, con el bauprés indicado y totalmente relleno de trazos cortos, paralelos y verticales en toda su longitud. Mide 41 cms. de largo y 40 cms. de alto.

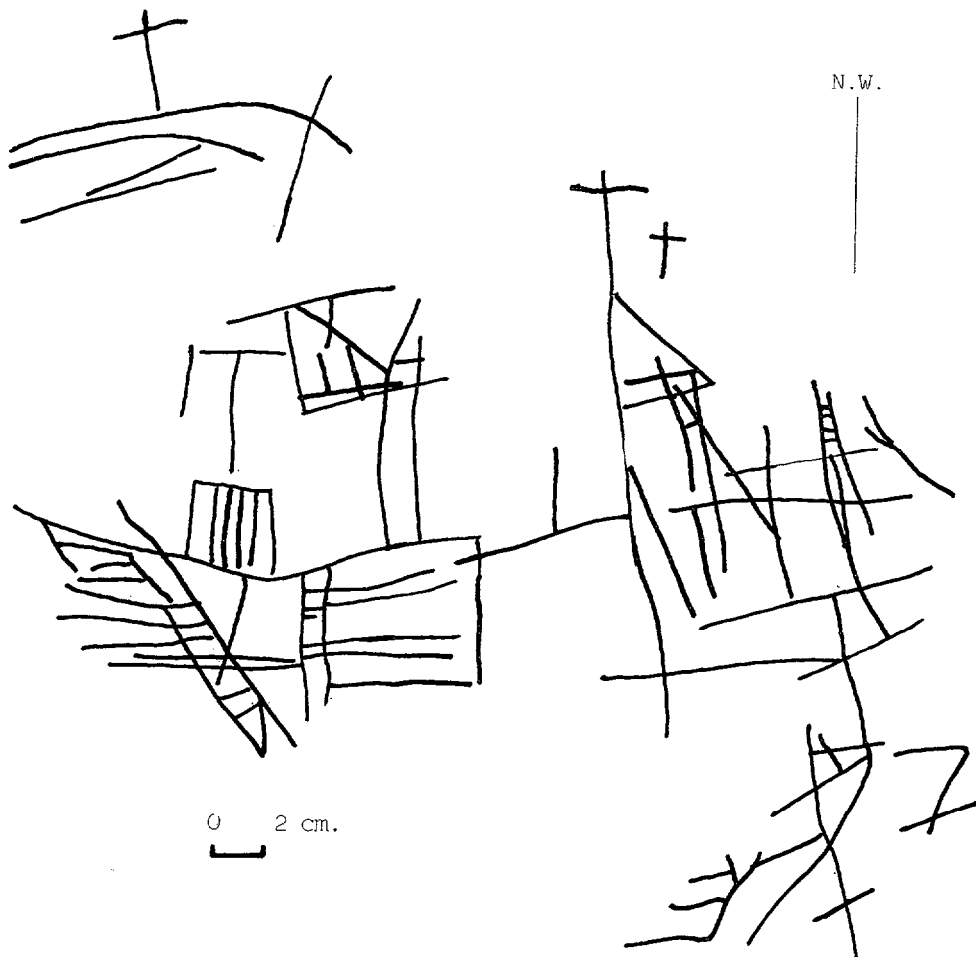
Barco de figura irregular, de tendencia oval producido por la fusión del casco y velas, sin indicación del límite de ambos. Posee dos palos de los que parten sus velas. La izquierda parece tener forma de triángulo irregular, mientras que la derecha toma la forma de triángulo rectángulo y, en ambos casos, los extremos externos van a morir a los extremos del casco que se indicó solamente por un contorno semicircular. El interior del conjunto de la figura está relleno por trazos cortos, horizontales y paralelos en la zona central y por otros oblicuos y dispersos en los extremos, todos ellos de difícil interpretación. Mide 30 cms. de largo por 25 cms. de alto. (Fig. 13)

Soporte: Basalto.

Orientación: Noroeste

Dimensiones: 42 por 42 cms.

Técnica: Rayado

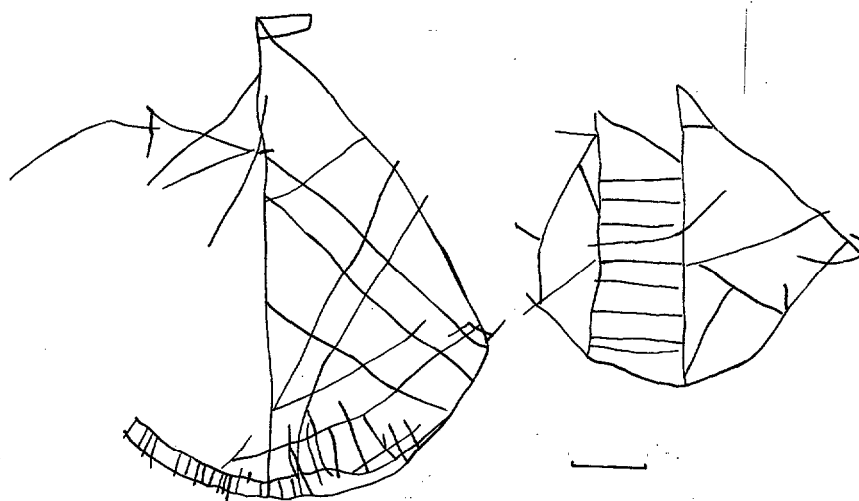


TENERIFE
Santa María del Mar

El paraje así denominado se enclava en la costa N-E de la isla, muy próximo a Santa Cruz de Tenerife. Se trata de una zona pedregosa, árida y surcada por pequeños barranquetes que en ocasiones desembocan en el mar. El poblamiento tradicional más próximo lo constituyen los caseríos de Barranco Grande y Taco de los que el sector que nos ocupa, participó en sus actividades y movilidad.

La estación de grabados rupestres que describimos se encuentra en un promontorio de basalto que destaca levemente en las pendientes laderas próximas al tramo de costa, limitando al E. por la Montaña de Hoya Fría y al S. por la Playa del Muerto, a unos 75 m.s.n.m. (Fig. 18.1)

La componen un amplio conjunto de signos ejecutados sobre las superficies de pequeños roques que de forma irregular se esparcen por el promontorio, tanto ocupando paredes verticales como en el mismo piso. El motivo predominante en todo él es la cruz, a la que en ocasiones se le suman rayados u otros elementos geométricos no clasificables. Junto a ellos, dos paneles con representaciones náuticas, próximas entre sí, que a continuación describimos.



Panel nº 1

Descripción: De izquierda a derecha, en disposición horizontal se observan dos naves de vela, rodeadas por un profuso reticulado de trazos verticales, horizontales y oblicuos que pueden obedecer a otros navíos ya desaparecidos por la erosión.

Destaca la perspectiva frontal con que fué trazada la nave de la izquierda, en claro contraste con los demás que se representaron de perfil. (Fig. 14)

Soporte: Basalto

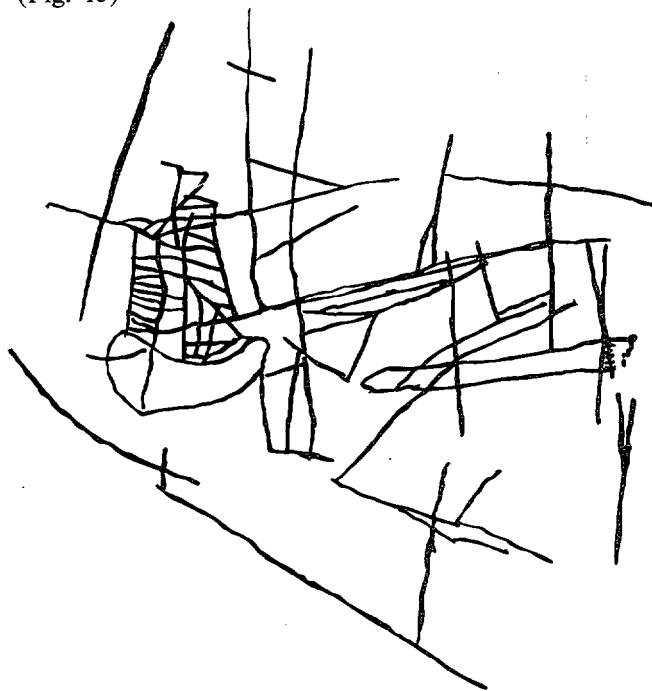
Orientación: N-E

Dimensiones: 25 cms. de largo por 27 cms. de alto.

Técnica: Rayado

Panel nº 2

Descripción: Nave con una gran vela, cuyo interior se encuentra relleno de trazos paralelos, horizontales y verticales que no permiten determinar las características y número de sus mástiles. El casco en forma de trapecio invertido, se prolonga en su extremo superior derecho en el bauprés. (Fig. 15)



Soporte: Basalto
Orientación: N
Dimensiones: 13 cms. de largo por 16 cms. de alto.
Técnica: Rayado

La Muela

Se denomina por este nombre a un Roque de estructura fonolítica que se halla en las proximidades del Barrio de los Campitos en el sector N-E de Santa Cruz. Entre los 200 y 300 m.s.n.m. posee un punto de observación excelente sobre la bahía de la ciudad, elemento de gran importancia para la explicación de los grabados que aquí se ejecutaron. Este paraje se engloba dentro del área de actividad del poblamiento correspondiente a los Campitos, Barrio de la Salud y La Cuesta, unidos tradicionalmente por el Barranco de Santos de especial significación en época prehistórica.

La estación está compuesta por solo un panel que a continuación describimos.

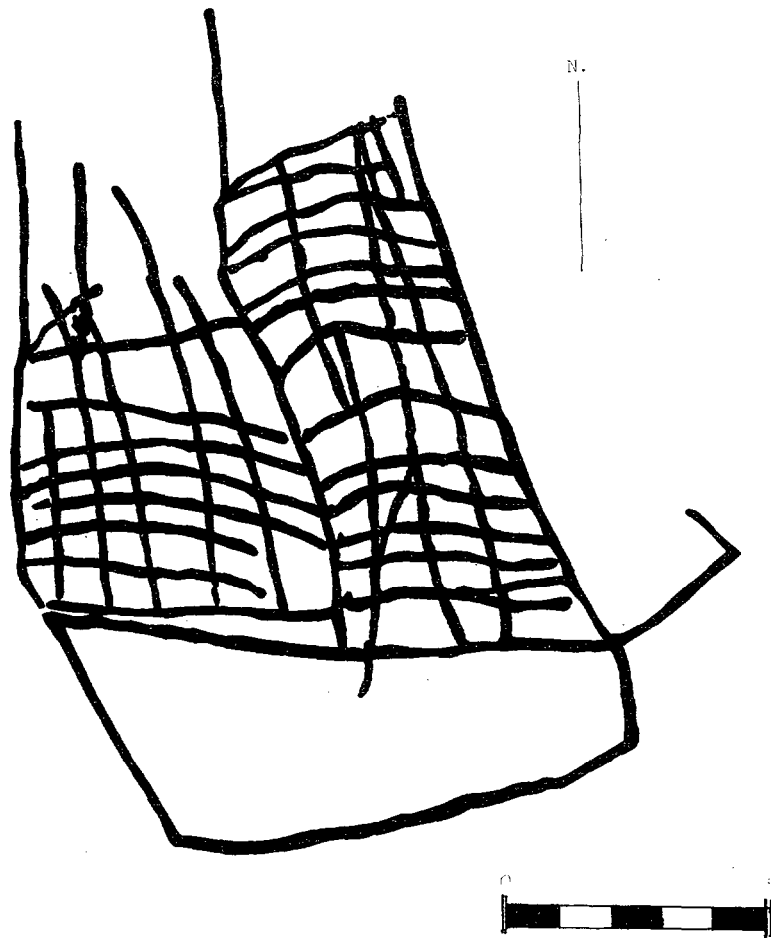
Descripción: Nave de vela con un solo palo, rematado por un trazo corto, horizontal, del que parten trazos oblicuos que van a morir a los extremos del casco. Este último con forma de trapecio invertido, parece tener un rebaje en la mitad izquierda que se remata por una especie de barandilla. (Fig. 16)

Soporte: Basalto
Orientación: W
Dimensiones: 18 cms. de largo por 15 cms. de alto.
Técnica: Rayado.

Localización y Orientación

Los grabados estudiados hasta el momento en la isla de El Hierro, han sido ejecutados de forma sistemática en la margen izquierda de los barrancos, en las cornisas, roques o bloques basálticos que rematan la pared. Su distribución a lo largo del cauce es irregular, es decir, ocupan tanto el sector bajo, medio o inicial de éstos, penetrando en ocasiones hacia el interior en zonas donde no es visible la línea de costa de forma directa.

Su orientación está estrechamente relacionada, tanto con la elección de esta margen, como con los accidentes o desviaciones que experimenta el cauce y la superficie de las paredes sobre las que se ejecutaron. No obstante, puede observarse un predominio de grabados orientados al N-W seguidos de otros con orientación W. y N. y, en un solo caso al NE.



Composición

La disposición de los temas representados es variada e irregular. Creemos no obedece a un cánon o ideas predeterminada, siendo el resultado del azar. Pueden observarse paneles concebidos vertical u horizontalmente, compuestos o simples, con figuras aisladas o superpuestas. En cualquiera de los casos, consideramos que son el resultado de la calidad, dimensiones y altura más o menos cómoda del soporte material sobre el que se asientan.

Técnica

La ejecución de los grabados obedece a una hechura muy simple a partir de una sola técnica como es el rayado. Para ello se utilizó un instrumento duro, de naturaleza no precisable, con el que se presionaron las superficies basálticas consiguiéndose en ellas, surcos de escasa profundidad que, en la mayoría de los casos, no penetra más allá de las pátinas. Esta superficialidad del trabajo determina que un alto porcentaje de los motivos realizados se encuentran altamente erosionados y poco visibles. Es de destacar el contraste técnico que existe en las composiciones superpuestas en las que motivos de barcos, trazados por medio del rayado, se superponen a temas aborígenes de carácter geométrico de surco más profundo de perfil en U, ejecutados por medio de un picado discontinuo o continuo.

Valoración cultural de los grabados.

Como hemos indicado en la primera parte del trabajo, no conocemos en la actualidad ni las motivaciones históricas ni los medios de navegación utilizados por los primitivos pobladores canarios para alcanzar las islas.

Los grabados de barcos que presentamos están compuestos por carabelas que pueden fecharse a finales del S. XV y que coinciden con el momento de la Conquista de algunas islas —como Tenerife— y el resto se trata de navíos de cronología muy tardía como las goletas que se fechan desde mediados del S. XIX a los primeros años del S. XX. En primer lugar, los barcos más antiguos tienen el interés de que se hallan en lugares en donde existen grabados prehistóricos a los que se superponen, y reflejan a nuestro juicio, una cierta continuidad cultural del mundo aborígen, mientras que los de cronología posterior que ocupan zonas igualmente utilizadas en época antigua, poseen un gran valor como testimonio etnográfico para conocer algunos comportamientos de los pastores de la isla de El Hierro. A pesar de que conocemos para Tenerife que la actividad pastoril estuvo en manos de los aborígenes después de la Conquista, hecho que se puede hacer extensivo para la isla de El Hierro después de la llegada de los Normandos en los primeros años del S. XV, no nos atrevemos a concluir que haya una total continuidad entre el mundo aborígen preeuropeo —aunque sí con los grabados más antiguos— y no con los fechados en el S. XIX y posteriormente, pero hemos considerado su estudio de interés por cuanto ayudan a la reconstrucción de los comportamientos culturales de los pastores de ambas islas.

TENERIFE
E.1:200.000

