

NAUTICA FARAONICA (y II) LA NAVEGACION EN EL IMPERIO NUEVO

Ricardo ARROYO RUIZ-ZORRILLA
Dibujos: Francisco SUAREZ-LLANOS

*Tu nombre protegerá el cuerpo de cualquiera
que esté solo; salud y salvación para el que
navega sobre las aguas.*

Himno a Amón.

La expedición al país de Punt.

Uno de los acontecimientos marítimos más notables acaecidos durante el Imperio Nuevo tuvo lugar durante el reinado de Hatseput (XVIII dinastía), la primera gran reina de la historia; nos referimos, como puede suponerse, al conocido viaje al país de Punt.

Hatseput era hija de Tutmosis I, quien había ampliado las fronteras del Imperio, penetrando en Nubia hasta alcanzar la cuarta catarata; por el este había llegado a las fuentes del Eufrates y había hecho de Siria un país tributario de Egipto; Hatseput, casada con su hermanastro Tutmosis II, al que había apartado de la tareas de gobierno, impulsó una aventura marítima que ha quedado plasmada para siempre en los bajorrelieves del templo que mandó erigir en Deir-el-Bahari.

Existen varios precedentes de este viaje, aunque las noticias que tenemos de ellos son incompletas, mientras que, gracias a los bajorrelieves de Deir-el-Bahari, hemos podido conocer con abundancia de detalles cómo fueron los barcos que se utilizaron y otros aspectos de la expedición al país de Punt, impulsada por la Reina Hatseput.

Parece ser que los primeros viajes se llevaron a cabo por tierra por los Señores de Elefantina, *guardianes de la puerta sur del reino*, y, para abrir una vía marítima con el país de Punt, se delegó en ellos la preparación de los barcos para viajes sucesivos (1). En los reinados de Sahure y Pepi II se efectuaron expediciones a Punt, *la tierra de los dioses*, para conseguir incienso, mirra y maderas preciosas.

Al parecer fue en el noveno año de su reinado (1490-1468 a. C.) cuando Hatseput envió su expedición. ¿Por qué Hatseput decidió impulsar esta empresa real? Tal vez su condición femenina le impidiese continuar los pasos belicosos de sus padres; quizá la necesidad de emprender una empresa real prestigiosa que aportase a su reinado un toque de grandeza; es posible que la única necesidad fuese la de conseguir los famosos árboles del incienso y otras

(1) James Hornell: *Sea-Trade en early times. Antiquity*. 1941, p. 241.

plantas aromáticas de uso común no sólo en los templos, sino también en las técnicas de embalsamamiento.

El resultado de la decisión real fue la construcción de una flotilla de cinco hermosas naves y, si aceptamos que el viaje se emprendió desde el Nilo con salida al mar Rojo, puede que también se dragara y acondicionara el viejo canal construido por Sesostri (2).

El viaje.

Las teorías existentes sobre la descripción del viaje son tan variadas como los distintos emplazamientos supuestos para el país de Punt.

Landström sostiene que los barcos fueron construidos en la ribera del Nilo, desmontados en Coptos, transportados a través del valle de Wadi Hammamat hasta Quoseir, y allí montados de nuevo. Después del viaje a Punt fueron desmontados, transportados por tierra hasta Coptos, donde volvieron a ensamblarse para regresar navegando hasta Tebas (3).

El almirante Ballard apoya la teoría de sir Wallis Budge, que fue conservador de antigüedades del Museo Británico, en la que se expone la posibilidad de que los barcos esculpidos en los bajorrelieves fuesen barcos fluviales con los que se navegó hasta el golfo de Suez, tomando allí el relevo auténticos barcos de navegación marítima. Ballard asegura que las formas de los extremos de la nave elevan el centro de gravedad, no considerando muy aptos estos barcos para la navegación marítima, salvo que tuvieran una amplia manga o un profundo calado, y añade que los constructores, al recibir el encargo de la reina Hatseput, se limitaron a construir barcos más grandes que los utilizados tradicionalmente en la navegación fluvial, y por ello estos barcos tienen una proa y una popa extravagantes (4).

Faulkner, sin embargo, opina que en esta época —a diferencia de los tiempos del Imperio Antiguo en los que los barcos se construían a orillas del mar Rojo— los barcos salían directamente de Tebas y alcanzaban el mar Rojo a través del canal (5). De modo semejante opinan Brossard (6) y Solver (7). Casson clasifica los barcos de Deir-el-Bahari como buques de navegación marítima, sin pronunciarse sobre el modo en que dichos barcos llegaron al mar Rojo (8).

Nosotros creemos que el viaje se inició en Tebas, y, a través del Nilo y del viejo canal, se llegó al mar Rojo, en donde se inició el auténtico viaje.

(2) *Náutica Faraónica (I)*. Revista Historia Naval (R. H. N.), n.º 13. 1986.

(3) Landström, B.: *Ships of the Pharaohs*, p. 122.

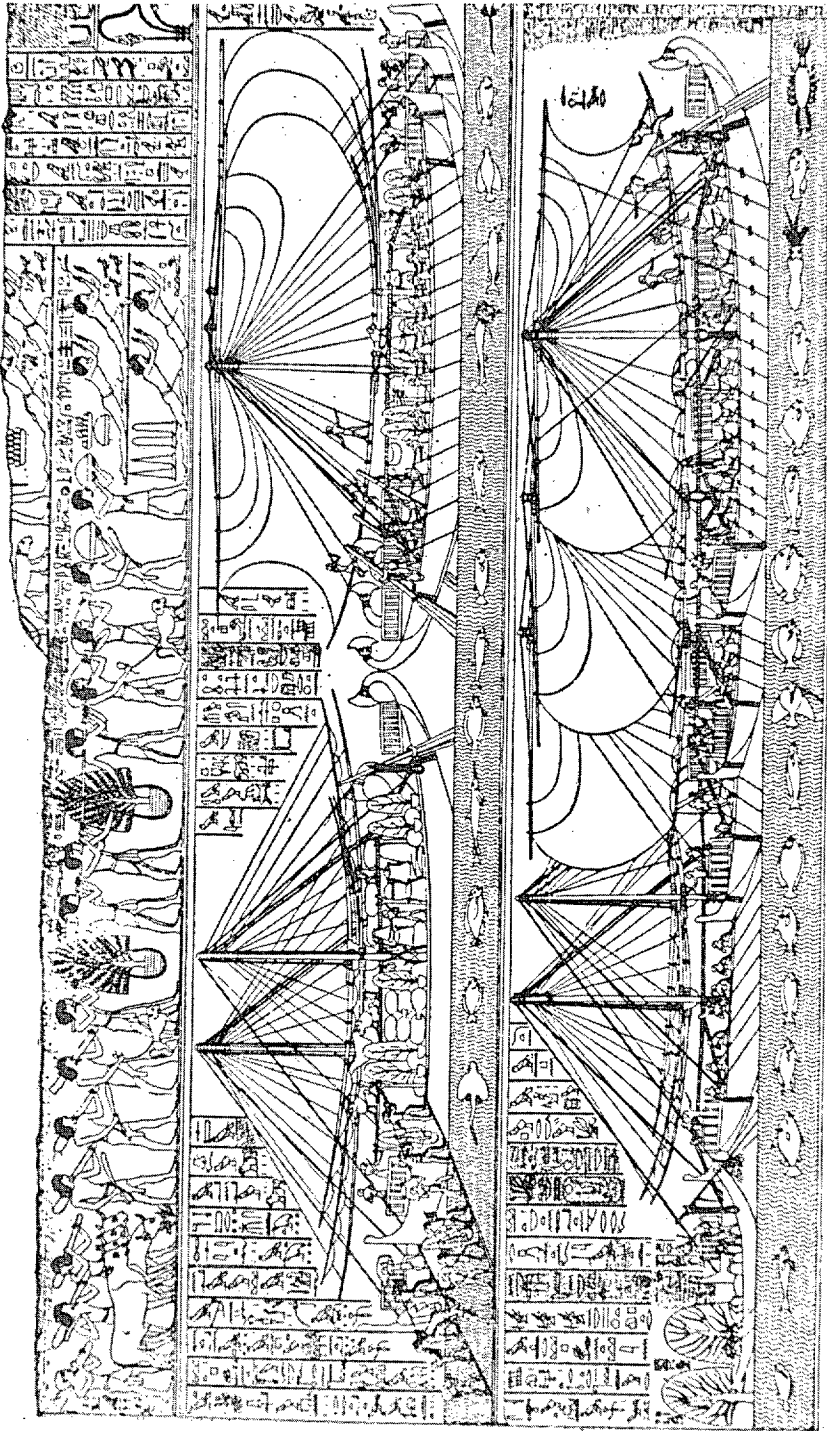
(4) Ballard, G.: *Mariner's Mirror* (M. M.), 1920. Vol. 6, p. 149 y siguientes.

(5) Faulkner, R. O.: *Journal of Egyptian Archaeology*. 1941.

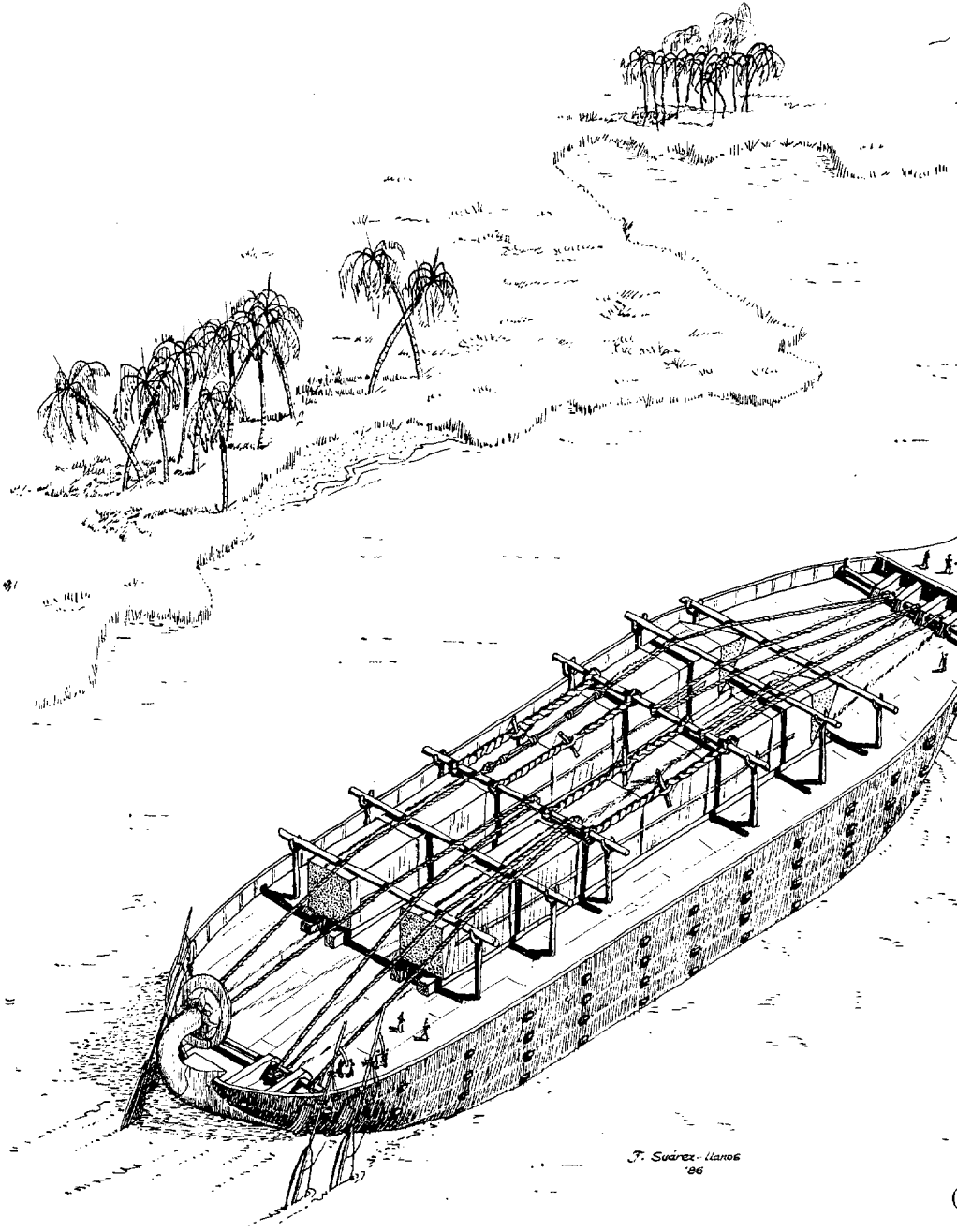
(6) Brossard, M.: *Historia Marítima Mundial*, pág. 17.

(7) Solver: *Egyptian shipping of about 1500 b. C.* M.M. 1936.

(8) Casson, L.: *Ships and Seamen Ships in the Ancient world*, p. 21.



(Fig. 1.) Tomado de los Antiguos Marinos, por Lionel Casson. Buenos Aires. Biblioteca de Cultura Clásica. Ed. Paidós - 1969.





Si la reina Hatseput hizo de esta expedición una cuestión de prestigio real, no debieron regatearse esfuerzos para dragar y poner a punto el viejo canal construido por Sesostris. Es cierto que los elegantes barcos de Deir-el-Bahari no eran los más apropiados para una navegación por el incómodo mar Rojo, pero tal vez razones políticas aconsejaron llevar a cabo la aventura en barcos egipcios *auténticos*, aunque con importantes innovaciones, como veremos al describirlos.

En cuanto al viaje a través del mar Rojo coincidimos plenamente con las voces que señalan la salida de Tebas en verano para aprovechar los monzones del nordeste de invierno. En caso de encalmada o viento contrario, los remeros harían proseguir el viaje. La estancia en Punt no debió ser corta, al menos necesitaron un mes para efectuar las reparaciones necesarias y conseguir del jefe local los objetivos previstos. El regreso se hizo probablemente al comenzar la primavera, para ayudarse con los monzones del SE.

No cabe ninguna duda de que la empresa real produjo un resultado espectacular. En los bajorrelieves de Deir-el-Bahari ha quedado plasmado para siempre la grandiosidad del retorno.

Los barcos vinieron abarrotados de maravillas y productos de la tierra de Punt, y con diferentes maderas de la tierra divina, y con montones de resina de incienso, con árboles recién cortados del incienso, con ébano, objetos de marfil incrustado de oro, fruto de la tierra de Amu; con maderas suaves, madera de Kaserit, con incienso de Ahem, resina santa y pintura para los ojos; con monos de cabeza de perro, otros de larga cola, con pieles de leopardo y con naturales del país junto a sus hijos. Nunca cosa semejante fue traída a un Rey de Egipto desde que hay mundo.

Este texto bien puede ser considerado como el primer manifiesto de carga en la historia de la navegación.

Los barcos.

Las grandiosas *viñetas* esculpidas nos muestran cinco barcos en cada una de ellas (fig. 1), dos de los cuales tienen arriadas las velas, permaneciendo iza-das en los tres restantes. En una de las escenas los barcos aparecen llegando a Punt. En las otras se procede a la carga, que es estibada cuidadosamente en cubierta. En la siguiente los barcos abandonan Punt una vez completada la carga. Pueden verse en cubierta los árboles del incienso, transportados *en vivo* sobre una especie de macetas, así como vasijas de distintas formas colocadas cuidadosamente. En los bajorrelieves puede verse asimismo a los pun-titas ofreciendo los árboles del incienso y otros objetos al enviado real. Tam-bién podemos contemplar al rey local y a su esposa dando la bienvenida.

Los barcos tienen una elegancia de líneas, características de las embarca-ciones nilóticas. La proa termina en una roda completamente vertical, en tanto que la popa se remata con una magnífica flor de loto, tras haber recurvado el codaste hacia proa.

En ambos extremos, proa y popa, se dispone de un balconcillo, creemos que con ánimo de alojar a un pequeño grupo de arqueros para defenderse de los piratas que pretendiesen cobrar tributo de paso en el mar Rojo. Quince remeros por banda podían hacer navegar al barco contra el viento. Dos poderosas espadillas, con el clásico dispositivo egipcio para la caña, gobernaban la nave. Un grueso cabo tortor proporciona al casco la rigidez necesaria para navegar en mar abierto; este cabo, a su vez, se une a otros que abrazan el casco, uno en popa y dos en proa, en ambos extremos del balconcillo. La presencia de estos cabos tiene para nosotros un significado claro: la ausencia de quilla. En esta cuestión no compartimos el criterio de Landström (9).

Una innovación interesante la constituye la prolongación de los baos a través del forro del costado. Este extremo se ve nítidamente en los bajorrelieves, por un lado supone un refuerzo para el casco, por otro, estos baos sirven de sostén a la cubierta corrida de que dispone el barco.

En cuanto a sus dimensiones probables, partamos de los 15 remeros por banda, suponiendo que ocupen un espacio de 15 m. (los remeros parecen disponer de más sitio que en las galeras griegas, en donde el espacio comúnmente aceptado es de 0,90 m.); teniendo en cuenta la proporcionalidad con el resto del barco, obtenemos una eslora total de 25 m. Solver obtiene una eslora de 30 m. (10), Casson nos da una eslora de 90 pies (11), el almirante Ballard cifra la eslora en unos 75 pies (12), Brossard nos propone las siguientes medidas: 22 m. de eslora máxima, 13 en la línea de flotación, 1,5 de franco-bordo y 1,20 de calado (13).

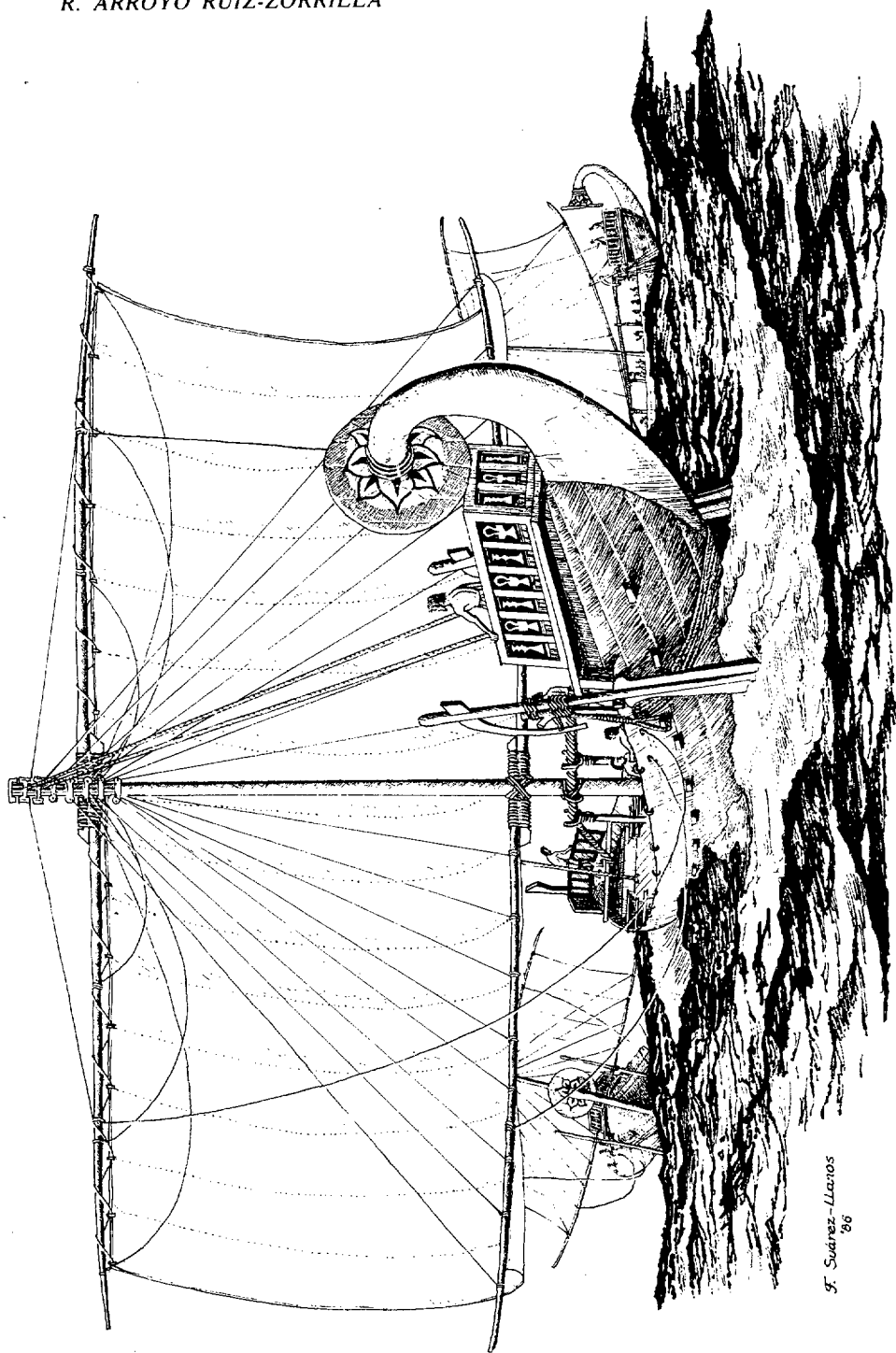
En lo que al aparejo se refiere, los barcos disponen de un solo palo, no muy alto. La vela es mucho más ancha que alta, todo lo contrario a la utilizada en las naves del Imperio Antiguo. La verga inferior está formada por dos trozos de madera, ahusados y curvados hacia arriba en sus extremos. Otro tanto ocurre con la verga superior, ligeramente curvada hacia abajo. El palo se asegura mediante dos estays a proa y uno hacia popa; numerosos amantillos sostienen la verga inferior, de la que parten las escotas y las brazas. La vela es izada mediante dos drizas. El palo está situado en el centro del barco, lo cual significa que los egipcios han mejorado el aprovechamiento del viento.

En resumen, podemos decir que estamos ante un barco de navegación marítima, a pesar de su aparente línea papiriforme. La figura 2 representa una reconstrucción ideal debida a Suárez-Llanos.

Localización de Punt.

El país de Punt ha sido situado en numerosos emplazamientos por los estudiosos del viaje. Aun cuando no pretendemos formar un catálogo de opiniones, sí expondremos alguna de ellas.

- (9) Landström, B.: *Ships of the Pharaohs*, p. 123.
- (10) Solver: Op. Cit., p. 454.
- (11) Casson, L.: *Ships and Seamen Ships in the Ancient world*, p. 22.
- (12) Ballard, G.: Op. Cit., p. 154.
- (13) Brossard, M.: Op. Cit., p. 18.



(Fig. 2).

F. Suárez-Llanos
86

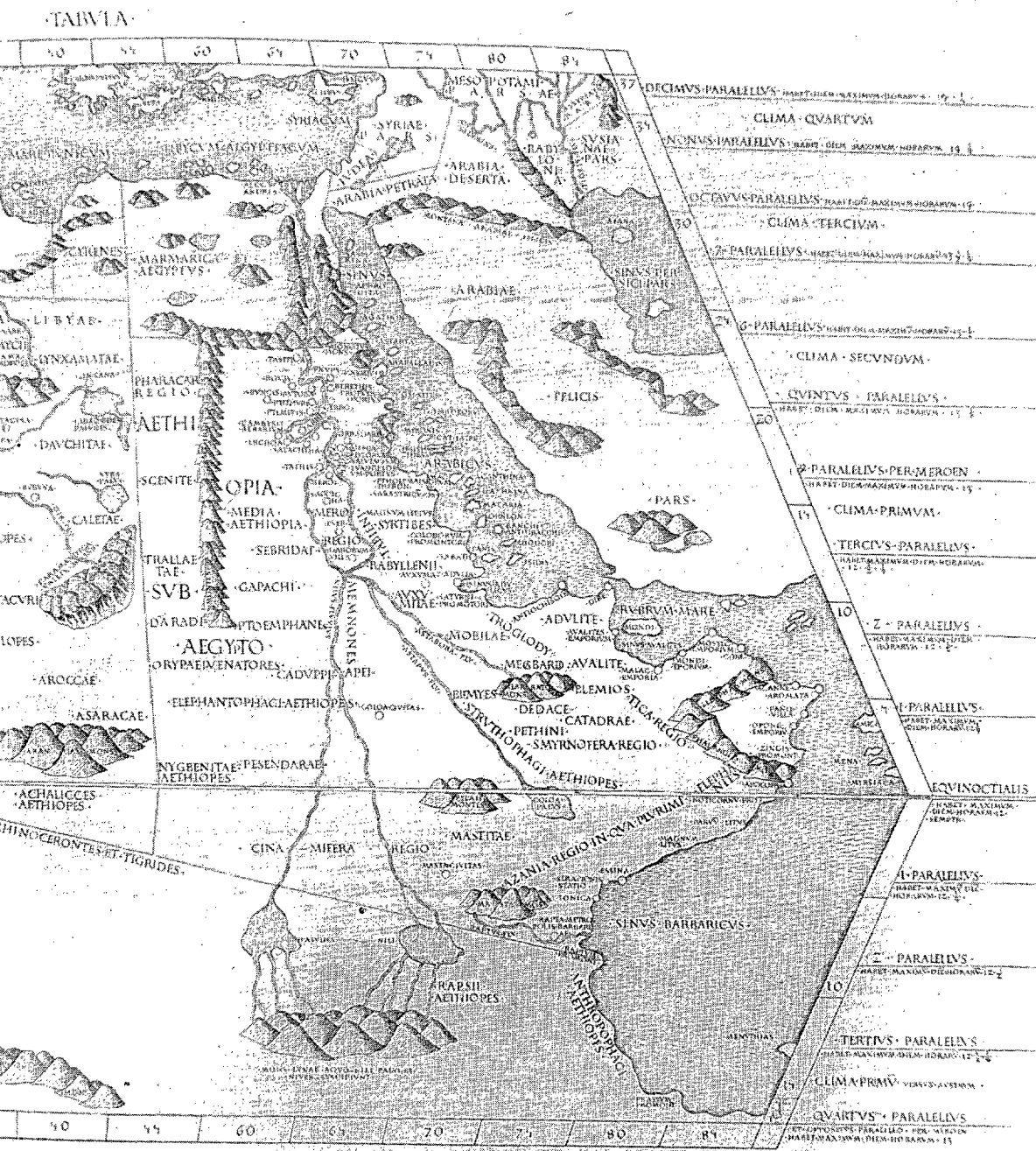


Figura 3.

En general, podemos clasificar en tres las zonas con las que se identifica Punt: en el propio mar Rojo; doblando el cabo Guardafuí (en la antigua Somalia), y más al sur, en la costa de Mozambique, junto a la desembocadura del Zambeze, donde algunos eruditos sitúan también la bíblica Ophir (la tierra del oro de Salomón).

Maspero rechaza la idea de que Punt estuviese en la costa del mar Rojo y lo sitúa en el interior, cerca del río Elefante, al oeste del cabo Guardafuí. Fariña lo sitúa aproximadamente en el mismo lugar, *en la costa del Elefante, entre Ras-Fil y el cabo Guardafuí* (14). Huntingford identifica el Opone del *Periplus Maris Erythraei* con Punt (15), situando Opone 86 millas al sur de cabo Guardafuí.

Ballard lo sitúa en el golfo de Tajura, en el golfo de Adén, junto al estrecho de Bab-el-Mandeb (16). Solver, aceptando como posible la localización en el golfo de Tajura, se inclina por Annesle, y en el golfo de Zula, cercano a la Adoulis del periplo. La bahía de Zula está situada en 15° 10' N, es decir, en el interior del mar Rojo.

La última aportación de la que tenemos noticia es el trabajo de André Wegener (17), quien basa gran parte de su estudio en la toponimia de la geografía de Ptolomeo, publicada en 1490 (fig. 3). En su conclusión identifica la isla de Panis con Punt. Panis es la actual Dhlak Kebik (15° 50' N), muy próxima al golfo de Zula. Wegener amplía la denominación de país de Punt a la tierras del continente próximo a la isla.

Revisando mis notas he encontrado la versión que del viaje a Punt da la Dra. Nibbi, quien siempre ha sostenido en sus trabajos que los egipcios navegaron exclusivamente por el Nilo y canales interiores; pues bien, la Dra. Nibbi afirma que Punt se encontraba en el Oeste de la península de Sinaí, en la zona de las montañas de Giddi y Mitla. Nibbi insiste en que la navegación se llevó a cabo por canales interiores y una de sus pruebas es que no se advierten anclas en los barcos de Deir-el-Bahari (18). Esta afirmación carece para nosotros de valor. Cualquier navegante con alguna experiencia de navegación por ríos y canales sabe cuán necesaria es aquí un ancla, utilizándose con más frecuencia que en navegaciones marítimas, por lo que estamos en total desacuerdo con sus opiniones.

No es propósito de este trabajo estudiar la localización de Punt; sin embargo, si estamos en condiciones de afirmar, bajo el punto de vista náutico, que dadas las características de los barcos de Deir-el-Bahari y a pesar de considerarlos como buques de navegación marítima, Punt no pudo hallarse más allá de Bab-el-Mandeb, donde los monzones de invierno y verano soplan con

(14) Fariña: *Historia de la Navegación*, p. 38.

(15) Huntingford: *The Periplus of the Erytraean Sea*, pp. 68, 81.

(16) Ballard, G.: *Op. Cit.*, p. 213.

(17) André Wegener: *On the location of the land of the Punt on two Reinassense Maps. International Journal of Nautic Archaeology*. 1983.

(18) A. Nibbi: *Ancient Egyptians Anchors*. M. M. Vol. 70. 1984.

tanta dureza que habrían hecho imposible la navegación con unas naves tan ligeras y de tan escaso calado.

La gabarra para transportar obeliscos.

En el templo de Deir-el-Bahari otro bajorrelieve nos recuerda la construcción de una gran gabarra para transportar dos enormes obeliscos desde Assuan a Karnak. Desgraciadamente, el bajorrelieve está incompleto, pero la representación jeroglífica de la gabarra y el texto que figura al lado nos proporcionan una magnífica información del acontecimiento. Los obeliscos fueron transportados por deseo de la Reina Hatseput, para instalarlos en el templo dedicado a Amón Ra. Uno de ellos fue destruido; el otro permanece intacto y tiene unos 30 m. de altura y su peso se calcula en 350 toneladas.

La enorme gabarra fue construida con madera de acacia, empleando cedro en las tres filas de baos, que proporcionan el sostén a la cubierta en la que descansan los obeliscos lado con lado, en una especie de trineo; las tres filas de baos están sostenidas por vigorosos puntales, que se apoyan en bularcamas insertadas para refuerzo del casco. La popa está rematada con la característica flor de loto y en cada una de las aletas dos enormes remos-timón gobiernan la gabarra, con la caña axial colocada en la parte superior del remo, que se fija al costado y en un candelero situado en cubierta mediante estrobos. El estrobo de cubierta parece estar forrado de cuero.

Para dar mayor consistencia al casco, cinco gruesos cabos tortores van de proa a popa. Parece disponerse de un mecanismo de torsión, como es habitual en las embarcaciones que van provistas de cabo tortor.

En cuanto a las dimensiones de la gabarra, la eslora comúnmente aceptada es la de 63 m., con una manga entre los 21 m., asignados por Köster, y los 25 indicados por Solver. Los cálculos efectuados para el desplazamiento han variado desde 1.010 toneladas a 2.664 toneladas. En el apéndice II del trabajo de Solver, publicado en 1940, figura un cuadro con las dimensiones propuestas por diversos estudiosos (19).

El traslado y embarque del obelisco se llevó a cabo montándolo sobre una especie de trineo y preparando algo similar a un dique seco, que posiblemente no difiriese demasiado del sistema descrito por Plinio sobre cómo se llevó a cabo la erección del obelisco de Alejandría por Ptolomeo Filadelfo (20).

El trasladado de la gabarra desde Assuan a Karnak se hizo naturalmente a remolque, pero con unos remolcadores muy peculiares, nada menos que

(19) Solver: *Egyptian obelisk-ships*. M.M. 1940.

(20) Ptolomeo Filadelfo levantó uno (obelisco) en Alejandría de ochenta codos (unos 40 m.)... algunos dicen que Sátiro arquitecto, le truxo con un ingenio de maderos travados... por un caz que sacó del Nilo, hasta el sitio donde fue puesto y que hicieron dos naves abiertas por toda su anchura y cargadas las naos con doblado peso, con piedras de largo de un pie del mismo mármol, juntadas y puestas por orden, de suerte que recibiese el obelisco, que estaba pendiente de unos extremos con las riberas de uno y otro lado del caz, después aligeradas las naves quitando la mitad de la piedras, recibieron el determinado peso. Plinio el Viejo. *Historia Natural*, 36-9.

tres líneas de nueve embarcaciones cada línea, llevando 30 remeros en cada una de las embarcaciones. Aunque no lo dicen los textos jeroglíficos, a estos 27 remolcadores (fig. 4) habría que añadir una embarcación en la que estuviese el coordinador-jefe de la expedición, y, lógicamente, debió navegar por delante del conjunto uno o más botes-sonda, para hallar las zonas del río con mayor calado. Es indudable que la operación tuvo que realizarse en la época de la crecida del Nilo, sin llegar al nivel máximo, previendo que si la gabarra tocaba fondo, la subida del nivel pudiese reflotarla.

La construcción y remolque de esta gabarra y las innovaciones introducidas en la construcción naval nos inducen a pensar en una organización naval sería, aun cuando ésta estuviera fragmentada, puesto que algunos sumos sacerdotes disponían de su propia flota. El centro naval más importante se instaló en Peru-Nefer, donde además de astilleros y arsenales existía un centro de adiestramiento para nuevas tripulaciones.

En estas tareas participaban como instructores y carpinteros de ribera fenicios, cretenses y sirios, con más *oficio de mar* que los egipcios. Aunque puede decirse que durante algún tiempo lo marítimo está de moda, tras la desaparición súbita de Hatseput se instala en el trono su hijastro Tutmosis III, quien impulsa la construcción de astilleros y utiliza los barcos para transportar tropas en sus campañas. Su primer ministro Kekhama se jacta de ser *el piloto del Faraón, y como buen piloto velo, ignorando el sueño, de día y de noche. Yo paso mi tiempo de proa a popa, la sonda no está ociosa en mis manos; estoy atento en todas las ocasiones para tomar tierra*. Es uno de los escasos períodos en la historia del Egipto de los faraones en los que parece existir conciencia marítima.

La primera naumaquia de la Historia.

La primera representación de una batalla naval o naumaquia es la esculpida y narrada en el templo de Medinet-Habu, erigido por Ramsés III para conmemorar su rotunda victoria sobre los *pueblos del mar*. ¿Quiénes son estos pueblos del mar? Los textos egipcios hablan de Danaunas, Shardanas, Lukka, Masauas, Peleset y Tursas. Como afirma Gómez-Tabanera, gentes cuya estirpe pueda asimilarse más tarde a los danaos de Cilicia, a los tursenos o etruscos de Etruria, aqueos de las costas del Egeo, sardos de Córcega y mastienos de la península Ibérica (21). Este conjunto de merodeadores tiene un origen diverso. En algunos casos, como es el de los Shardanas, primero aparecieron como piratas, más tarde fueron mercenarios luchando con las tropas de Ramsés II en la batalla de Kadesh, y después nuevamente como piratas (22).

Para estos merodeadores en busca de asentamiento, las fértiles tierras del delta del Nilo, constituían un bocado exquisito, por lo que se dispusieron a conquistarlas. ¿Cómo había surgido este movimiento de bucaneros? El ori-

(21) Gómez-Tabanera: *Breviario de historia antigua*, p. 327.

(22) M. Bendala Galán: *Los pueblos del mar y los reinos nehititas*. *Historia* 16. Junio, 1980.

gen hay que buscarlo muchos años atrás. Minos había ejercido durante decenios la vigilancia marítima en el Mediterráneo oriental, liquidando la piratería (23). Desaparecido Minos, la piratería volvió a ser en la zona un medio habitual de vida.

El combate fue en realidad anfibia, participando las fuerzas navales y el ejército egipcio. El texto labrado en Medinet-Habu así lo refiere: *Una red fue preparada para cogerles cuando entraron con sigilo por las bocas del Nilo y cayeron como pájaros en la red*, como indica Nelson: *En otras palabras, la flota egipcia cortó su retirada por mar y el ejército evitó su salida por tierra* (24).

La trampa tendida por Ramsés III no fue debida a la improvisación ni a un golpe de suerte. Egipto había ya sufrido algún ataque en tierras del Delta. Por lo que previendo un asalto en gran escala, Ramsés creó y organizó una potente flota, obtuvo del Líbano grandes cantidades de madera de cedro; contrató con buena paga constructores navales extranjeros y fortificó la boca del Nilo. Teniendo en cuenta la inexperiencia de los egipcios en la lucha naval, hizo traer a fenicios y cretenses como instructores, y también como dotaciones de las naves que se estaban construyendo (25).

En los bajorrelieves de Medinet-Habu (fig. 5) se distinguen perfectamente los barcos egipcios de casco más arrufado, típicamente egipcio, con una cabeza de león en la proa de los utilizados por los invasores con proa y popa rematada en forma de cabeza de pájaro.

En los barcos egipcios se producen varias innovaciones respecto a los construidos trescientos años antes para el viaje a Punt. Coincidimos con Marx en que es la primera ocasión en que se diseña y se construye un barco específicamente para la guerra (26), siendo los aspectos más destacables que confirman esta afirmación: el incipiente espolón con aspecto de cabeza de león, pieza de bronce que no tiene por objeto perforar el casco de la embarcación enemiga, puesto que está por encima de la línea de flotación, pero sí está hecho para tambalear incluso, si se dan las condiciones favorables, *volcar* la embarcación enemiga; otro aspecto a considerar es un primario blindaje: tan sólo se trata de una falca de madera que corre de proa a popa, ligera, pero suficiente para defender a los remeros de las flechas y lanzas enemigas, lo que demuestra sin paliativos que ha sido ideado para la guerra. Hay más novedades como la aparición de una cofa para situar en ella a un vigía; el timón está constituido por un solo remo que maneja directamente el timonel sin el artificio característico de tiempos anteriores. Tanto a proa como a popa se dispone de plataformas o incipientes castillos en los que se sitúan los arqueros; la plataforma de popa se utiliza también para ubicar en ella al timonel. El número de remeros oscila de 6 a 11 por banda, lo que nos hace suponer que los barcos

(23) R. Arroyo: *La Talasocracia Minoica*. *Revista de Historia Naval*, n.º 6. 1985.

(24) Harold H. Nelson: *The naval Battle picture at Medinet-Habu*. *Journal of Near Eastern Studies*, vol. 2.

(25) Hornell, J.: *Naval Activity in the Days of Salomon and Ramsés III*. *Antiquity*. Vol. XXI.

(26) Marx, E.: *The first recorded sea battle*. M.M. Vol. 32.

no eran de mucha eslora; quizá se pensó más en la maniobrabilidad necesaria para el combate.

Otra novedad importante la constituye el aparejo: no hay verga baja y por primera vez se usan brioles, pudiéndose aferrar la vela a la verga superior sin necesidad de arriarla. La situación de los arqueros, a un nivel más alto que los remeros, nos induce a pensar en la existencia de una plataforma o pasarela central, por la que los arqueros se podrían deslizar para situarse en la mejor posición.

Finalmente, una novedad importantísima: no se observa en los bajorrelieves cabo tortor. ¿Puede significar esto la presencia de una quilla? Creemos que con tantas innovaciones introducidas en el plazo de trescientos años bien pudo iniciarse la construcción de una auténtica quilla que sustituyese a la antigua quilla-tablazón.

Por los textos que aparecen junto a los bajorrelieves sabemos que los preparativos para esta batalla fueron prolongados; quizá, tal como dice Ramsés III, los términos se plantearon anticipadamente y por ello se eligió un tipo de embarcación de no mucha eslora, pero de fácil maniobra para utilizar el pseudo-espolón. El empleo de esta nueva arma requería una mayor consistencia, ya no era suficiente insertar cuadernas para reforzar la robustez del casco. Todas estas circunstancias nos hacen reafirmarnos en que los barcos disponían de quilla.

Aunque este trabajo está dedicado al buque egipcio del Imperio Nuevo, creemos necesario hacer algún comentario sobre los barcos utilizados por los pueblos del mar.

El barco de los pueblos del mar es mucho menos arrufado que el egipcio. Estamos ante una embarcación de casco simétrico; en la que proa y popa son exactamente iguales: si no fuese por la posición del timón no podrían distinguirse; roda y codaste son verticales y ambos están rematados por una cabeza de pájaro, lo que a nuestro juicio denota su procedencia egea, en este punto estamos de acuerdo con la opinión de Wachsmann (27); los barcos egeos con cabeza de pájaro abundan en las ilustraciones de Morrison y Williams (28), y en la obra de K. Westerberg dedicada a los barcos chipriotas de la Edad de Bronce puede contemplarse un modelo de arcilla perteneciente a la época arcaica-chipriota (29).

Al igual que los egipcios, los barcos de los pueblos del mar o nortños, como los llaman otros autores (30), disponen de dos plataformas para situar en ellas a sus guerreros, asimismo se advierte la existencia de una cubierta y de algo que puede ser una pasarela a un nivel superior. El aparejo es exactamente igual al de los egipcios, incluida la cofa. En general, podemos decir que existen muchas analogías entre ambos tipos de barcos; uno de los pertene-

(27) Wachsmann: *The ships of sea peoples*. I.J.N.A. 1981.

(28) Morrison y Williams: *Greek Oared Ships*.

(29) Westerberg, K.: *Cypriote ships from the Bronze age to 1.500 b. C.*

(30) Casson: *Los antiguos marinos*, p. 40.

cientes a los pueblos del mar tiene dos espadillas, en tanto que todos los egipcios tienen una sola (fig. 6).

Como es sabido, la batalla fue una gran victoria para Egipto, que por única vez comprendió la importancia de disponer de una buena flota. Es posible que la nueva arma, el espolón, incidiese en el resultado del combate. Este arma tendría en el futuro una importancia decisiva, dando lugar al nacimiento de las primeras tácticas de combate: el periplous y el diekplous.

El fin de la náutica faraónica.

Al hablar de la actividad marítima egipcia no podemos dejar de hacer algún comentario sobre unas embarcaciones que, aunque desde el punto de vista marítimo, tienen escaso interés, creemos que es imprescindible referirse a ellas para completar la panorámica de la náutica faraónica. Nos referimos a las barcas solares o divinas, a las embarcaciones empleadas en sus ritos fúnebres, ya que para los egipcios las naves, además de los usos comunes, tenían un profundo sentido religioso. Para ellos el dios Ra (dios del sol) recorría el cielo en una embarcación sagrada navegando de Oriente a Occidente. Durante el día Ra navegaba en una embarcación sagrada, *Mandjet* (la que se hace fuerte); al ocaso, el dios Ra cambiaba de nave, viajando en la *Mesektet* (la que se hace débil), continuando así su navegación (31). De ahí las numerosas maquetas de barcos hallados en las tumbas de faraones y altos dignatarios.

Las representaciones de barcos sagrados son muy frecuentes: en alguna de ellas navega el propio dios Amón-Ra, fácilmente reconocible por su aspecto humano con cabeza de carnero. En otras decora la proa de la embarcación, que casi siempre es papiriforme, la figura de un ibis, que representa a Thot.

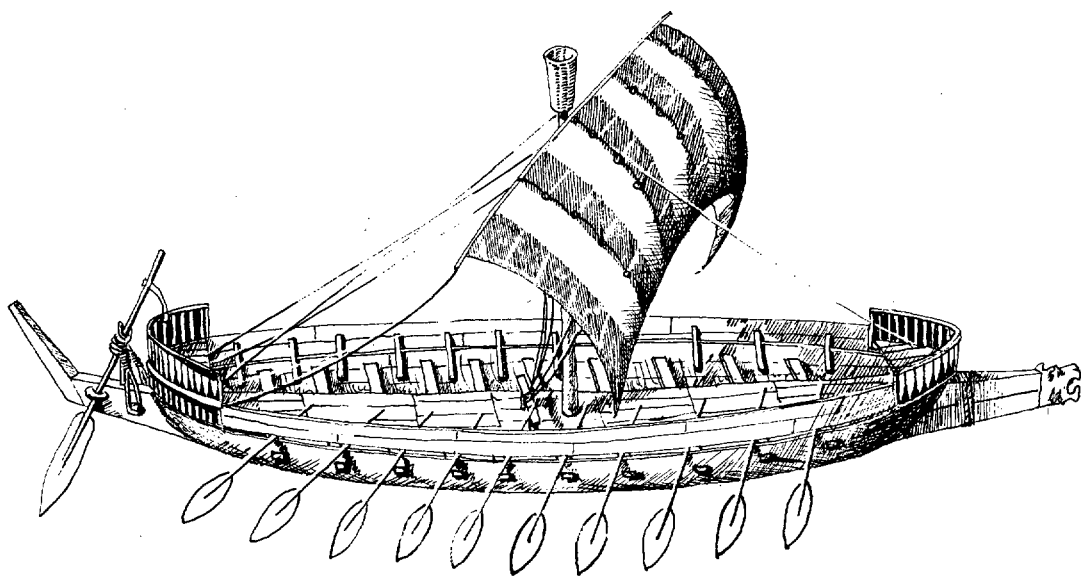
Los barcos divinos en ocasiones alcanzaban proporciones notables. Tutmosis III nos habla de un barco dedicado a Amón de 130 codos (unos 70 m.) de eslora, construido con grandes cedros de los reales dominios, recubierto de fino oro, con un relicario de oro y piedras preciosas en el centro de la nave (32).

Tras la brillante victoria de Tutmosis III frente a los pueblos del mar hay que esperar unos cinco siglos para encontrar un hecho destacable en la actividad marítima egipcia, y aunque la gesta no la llevaron a cabo egipcios fue auspiciada por un faraón que al fin había vuelto su vista hacia los asuntos de la mar; nos estamos refiriendo a Nekao o Neco (610-595 a. C.) de la XXVI. Este príncipe saíta, continuando la expansión iniciada por su padre Psamético I (664-610 a. C.) (33), reconquistó Siria y Palestina. Sin embargo, fue vencido en Karhemiş por Nabucodonosor. Elaboró una política naval que se inició con la construcción del canal para unir el mar Rojo y el Nilo. Durante las

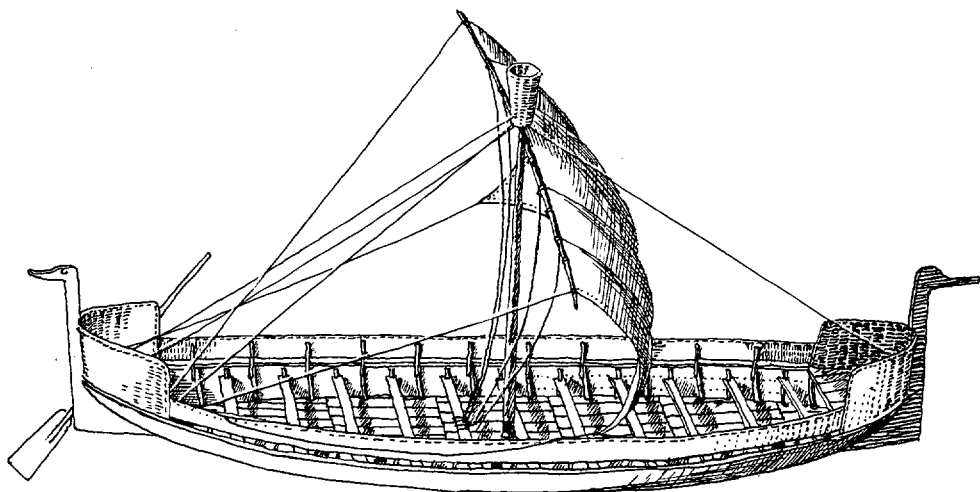
(31) Alonso Romero, F.: *Los barcos solares*.

(32) Landström ha efectuado una reconstrucción ideal extraordinaria. *Ships of the Pharaohs*, pp. 120 y 121.

(33) Toda la cronología está basada en el sistema propuesto por sir A. Gardiner: *Egypt of the Pharaohs*.



(Fig. 5)



F. Suárez-Llanos
.86

(Fig. 6)

obras murieron 120.000 egipcios y no llegaron a finalizarse, ya que un oráculo anunció que estaban trabajando para el bárbaro (34).

Tras abandonar la construcción del canal, Nekao se dedicó a potenciar su marina creando dos flotas, una en el Mediterráneo y otra en el mar Rojo: Mandó construir trirremes, unas junto al mar del Norte y otras en el golfo Árábigo, junto al mar Eritreo (35). Para la construcción de la flota y los astilleros no dudó en contratar técnicos fenicios y egeos, con los que una vez más se repetía la historia.

Sin embargo, la empresa marítima más ambiciosa y de mayor renombre emprendida por Nekao es el haber auspiciado la primera circunnavegación de Africa, emprendiendo el periplo desde el mar Rojo y, tras doblar el cabo Buena Esperanza, regresar al Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar. La gesta, ¡cómo no!, fue encomendada a navegantes fenicios. Otro intento posterior, el conocido periplo de Sataspes, tuvo un final trágico.

La Libia, en efecto, se presenta rodeada de mar, menos en el trecho por donde linda con Asia, siendo Necos, rey de Egipto, el primero, de cuantos nosotros, sepamos que lo demostró; luego que dejó de abrir el canal que iba desde el Nilo hasta el golfo Árábigo, despachó en unas naves a ciertos fenicios con orden de que a la vuelta navegasen a través de las columnas de Herakles rumbo al mar Mediterráneo y así llegasen a Egipto. Partieron, pues, los fenicios del mar Eritreo e iban navegando por el mar del Sur; cuando venía el otoño hacían tierra, sembraban en cualquier punto de Libia en que se hallaran navegando y aguardaban la siega. Recogida la cosecha se hacían a la mar; de suerte que pasados dos años, el tercero doblaron las columnas de Herakles y llegaron a Egipto. Y contaban lo que para mí no es creíble, aunque para otro quizá sí: que navegando alrededor de Libia habían tenido el sol a la derecha (36).

Hasta aquí la transcripción del relato que hace Herodoto de la circunnavegación de Africa. Este periplo fue tenido por apócrifo durante muchos años, justamente por la frase que más demuestra su veracidad: el haber tenido el sol a la derecha, es decir, al Norte, confirma su navegación por el hemisferio Sur.

Con Nekao termina el último intento faraónico de convertir Egipto en potencia marítima, siempre pendiente de cretenses, sirios y fenicios para abordar acciones en la mar y para el comercio marítimo, permitiendo que cretenses abriesen sus almacenes y comercios en Egipto a cambio de abonar tributos a los funcionarios del faraón (37), dejando siempre en manos foráneas los asuntos de la mar. El imperio más largo de la historia de la Humanidad se derrumbó con la invasión del persa Darío, sin haber alcanzado a lo largo de los siglos de su existencia una conciencia marítima.

(34) Herodoto: *Historia* III, 158.

(35) Herodoto. *Ibidem* III, 159.

(36) Herodoto. *Ibidem* IV, 42.

(37) Faure P.: *La vida cotidiana en la Creta Minoica*, p. 197.

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO ROMERO, F.: Los barcos solares. *Gallaecia*, núm. 5. 1980.
- ANDERSON, R. C.: *Queen Hatseput's great lighter*. *Mariner's Mirror*, vol. 11.
- ARROYO RUIZ-ZORRILLA, R.: La Talasocracia Minoica. *Revista de Historia Naval*, vol. 6. Madrid, 1984.
- BALLARD, G. A. ADMIRAL: Egyptian shipping of about 1.500 b.C. *Mariner's Mirror*, volumen 23.
- The escultures of Deir-el-Bahari. *Mariner's Mirror*, vol. 6.
 - Queen Hatseput's great lighter. *Mariner's Mirror*, vol. 12.
 - The Egypt obelisk lighter. *Mariner's Mirror*, vol. 33.
 - The transporting of the obelisk at Karnak. *Mariner's Mirror*, vol. 6. 1920.
- BENGALA GALAN, M.: Los pueblos del mar y los reinos neohititas. *Historia 16*, vol. 50. 1980.
- BROSSARD, M.: *Historia marítima del mundo*. Barcelona, 1976.
- CASSON, L.: *Los antiguos marinos*. Buenos Aires, 1969. *Ships and seamen ships in the ancient world*. Princeton, 1971.
- FARIÑA: *Historia de la navegación*. Madrid, 1950.
- FAURE, P.: *La vida cotidiana en la Creta Minoica*.
- FAULKNER: Egyptian seagoing ships. *Journal of Egyptian Archaeology*, vol. 26. 1941.
- GIBSON, Ch.: The origin of the Ram. *Mariner's Mirror*, vol. 33. 1947.
- GOMEZ-TABANERA: *Breviario de Historia Antigua*. Ed. Itsmo. Madrid, 1973.
- HERODOTO: *Historia*. Ed. Lumen. Barcelona, 1981.
- HORNELL, J.: Sea-Trade in early times. *Antiquity*, vol. XV. 1941.
- Naval activity in the days of Salomon and Rameses III. *Antiquity*, vol. XXI. 1947.
- HUNTINGFORD, G. W. B.: *The periplus of the Erythraean Sea*. Londres, 1980.
- LANDSTRÖM, B.: *Ships of Pharaons*. Londres, 1970.
- *En busca de las Indias*. Barcelona, 1971.
- MARX, E.: Egyptian Shipping. *Mariner's Mirror*, vol. 33. 1947.
- Egyptian Shipping of the Eighteenth and Nineteenth Dynasties, *Mariner's Mirror*, vol. 32. 1946.
 - The First Recorder Sea Battle. *Mariner's Mirror*, vol. 32.
 - The Origin of the Ram. *Mariner's Mirror*, vol. 34.
- NELSON, H. H.: The Naval Battle Picture at Medinet-Habu. *Journal of Near Eastern Studies*, vol. 2.
- NIBBI, A.: Ancient Egyptian Anchors. *Mariner's Mirror*, vol. 70. 1984.
- PLINIO EL VIEJO: *Historia Natural de Cayo Plinio Segundo*. Ed. de la Universidad Nacional de Méjico, 1966. Traslada y anotada por Francisco Hernández en el año 1624. Madrid.
- SOLVER, C. V.: Egyptian Shipping of about 1.500 b.C. *Mariner's Mirror*, vol. 22. 1936.
- The Egyptian Obelisk-Ships. *Mariner's Mirror*. 1940.
 - Egyptian Obelisk-Ships. *Mariner's Mirror*. 1947.
- WACHSMANN, S.: The Ships of the Sea Peoples. *International Journal of Nautic Archaeology*. 1981.
- WEGENER SLEESWYK, A.: On the Location of the Land o Punt on two Reinnaissance Maps. *International Journal of Nautic Archaeology*. 1983.
- WESTERBERG, K.: *Cypriote Ships from the Bronze age to 1.500 b. C.* Gotebger. 1983.