

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR
DEPARTAMENTO DE HUMANIDADES



**Las embarcaciones en el Egipto antiguo, ¿Un medio de transporte, un
símbolo del poder o un arma de guerra?**

**Análisis de sus funciones, militares, religiosas, comerciales y políticas desde el
periodo predinástico hasta comienzos del Reino Antiguo**

(4.000 a.C. – 2.690 a.C.)

Tesista: Matías Andrés Rigassio

Directora de Tesis: S.M. Viviana Gómez

Bahía Blanca, 2023

INDICE

INTRODUCCIÓN	2
1. Presentación del tema	2
2. Objetivos y metodología	4
3, Estado de la cuestión	6
4. Marco teórico	9
DESARROLLO	17
1. Tipos de Embarcaciones egipcios	17
2. Transporte y comercio	22
2.1. Transporte	22
2.2. Barcos de carga	23
2.3. Comercio	23
3. Guerra y Estado	26
4. Creencias y ritualidad	30
4.1. Barca Solar	30
4.2. Barcas rituales	32
4.3. Barcas funerarias	34
CONCLUSIONES	38
BIBLIOGRAFÍA	40

INTRODUCCIÓN

1. PRESENTACION DEL TEMA

La navegación es una actividad desarrollada y testimoniada desde los primeros registros de las sociedades organizadas hasta la actualidad; para ello siempre fue necesario el adelanto tecnológico y técnico de las embarcaciones utilizadas con dicho fin. Las formas, las tecnologías, las funciones y las características de las naves variaron según la época y las necesidades de cada cultura, ya que no para todos resultó ser una actividad prioritaria. Sin embargo, los cursos hídricos siempre fueron muy importantes para el ser humano, tanto por proveer el agua necesaria para el desarrollo de los asentamientos y la productividad agrícola y ganadera, como por abrir vías de contacto y comunicación rápidas entre las comunidades.

Desde tiempos muy antiguos se conoce la existencia de embarcaciones, algunas muy precarias, como simples troncos, y otras más elaboradas, como las primeras canoas de juncos o de hojas de papiro. Estas últimas podemos localizarlas, gracias a los registros arqueológicos, en torno al 6000 a.C. en Mesopotamia y Egipto respectivamente. Ambos espacios geográficos se caracterizan por la presencia de ríos muy importantes; en el caso de Egipto el principal curso de agua es el Nilo¹, que gracias a su gran extensión y a su caudal fue una vía de conexión rápida y tranquila entre las tierras altas y bajas egipcias, e incluso su salida al mar habilitó los primeros intentos de navegación por la costa africana. A su vez, además de proveer movilidad, el Nilo fue la principal fuente de agua de la zona, permitiendo que en sus orillas la agricultura avanzara como una actividad económica de temprana incidencia en el desarrollo social y político de la región.

¹ En el Paleolítico, el Delta y el valle del Nilo eran prácticamente inhabitables. La crecida anual (inundación) del río Nilo habría puesto todas las áreas del valle del Nilo bajo el agua durante tres meses de cada año, y en otros momentos estaba cubierto de una espesa vegetación que proporcionaba habitación a una gran variedad de animales salvajes. En el norte, gran parte del Delta bajo estaba cubierto de pantanos de papiro. En este momento, la gente vivía en las estribaciones del desierto y cazaba. A medida que el clima se volvió más seco y la vegetación en el valle del Nilo cambió gradualmente, pudieron moverse hacia el valle una vez que la inundación retrocedió. La crecida del Nilo trajo consigo el rico lodo negro que, cada año, se depositaba en las orillas del río. El lodo fertilizó el suelo, haciendo que la tierra fuera muy productiva, y a lo largo de los siglos los egipcios trabajaron con éxito para producir abundantes cosechas. A ambos lados de esta zona cultivada, que se extendía hasta el horizonte o se elevaba en escarpados acantilados a lo largo de la orilla del río, estaba el desierto. Los egipcios consideraban esto como un lugar de miedo, terror y muerte, donde deambulaban animales salvajes; la llamaron "*deshret*", que significa "tierra roja", debido al color predominante del paisaje. David, R. (2003), p. 112

Para poder usufructuar la totalidad de este recurso natural, fue necesario que los egipcios desarrollaran las primeras embarcaciones, las cuales serían de materiales poco resistentes y destinadas sobre todo a funciones vinculadas con el transporte. En paralelo con el desarrollo y la difusión de nuevas tecnologías que permitieron incrementar la productividad agrícola-ganadera y la obtención de excedentes, las barcas evolucionaron para desempeñar una función de intercambio de manera más eficaz, posibilitando el transporte de mayores cargas y efectivizando viajes más extensos. Junto a esta nueva función comercial, las embarcaciones también comenzaron a ser utilizadas para la guerra, formando parte de la logística de la misma, permitiendo el traslado de las unidades militares a los campos de batalla y siendo parte de los instrumentos que facilitaron la coerción de dichos grupos de poder.

Por otra parte, y como es evidente en las representaciones culturales, las embarcaciones comenzaron a ocupar un rol extra en la sociedad, y dicho rol se encontró relacionado con el mundo de las creencias. El uso de barcos para realizar rituales, trasladar muertos e incluso, posteriormente, la presencia de los barcos junto a las divinidades haría de los mismos un componente significativo en distintos ceremoniales de la sociedad egipcia.

Es por lo expuesto que en este trabajo nos proponemos responder el interrogante que dio inicio a esta investigación: ¿cuál fue la importancia detentada por las embarcaciones en el Egipto antiguo? Para contestar dicha pregunta, la respuesta que proponemos se cimienta en el entrecruzamiento entre lo tecnológico, lo técnico y lo simbólico, puesto que nos permite identificar la centralidad de dichas embarcaciones tanto en sus funciones materiales, al ser el principal medio de transporte de la región, como en sus funciones de religiosidad simbólica, desde el periodo predinástico hasta la Dinastía III (4000 a.C. – 2600 a.C.). En otras palabras, el análisis de los aspectos tecnológicos, tanto como técnicos nos permitirá, por un lado, hacer foco en las principales funciones materiales, tales como el uso de las embarcaciones para ejercer coerción al trasladar tropas, también como instrumento que posibilitó mantener un dominio económico al facilitar y desarrollar el comercio con otras sociedades, o bien simplemente como el principal medio de transporte de la sociedad egipcia. Cuando hacemos referencia a lo tecnológico, hablamos de un conjunto de conocimientos científicos, técnicas

y herramientas aplicadas con el objetivo de desarrollar y mejorar productos, sistemas o servicios, mientras que lo técnico se refiere a las habilidades y conocimientos prácticos aplicados en áreas específicas. Por otro lado, el análisis simbólico nos dará la llave de acceso a otras esferas donde las embarcaciones también detentaron suma importancia pero que no resulta palpable desde el análisis de un resto material marítimo, es decir, que nos habilita a comprender su centralidad en los rituales religiosos, legitimadores y funerarios, y su connotada relevancia dentro de las creencias y el orden cósmico egipcio.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGIA

En cuanto al propósito de la presente investigación, nos encontramos ante la idea y la voluntad de lograr dilucidar y entender un aspecto poco analizado y, sobre todo, poco conocido de una de las culturas antiguas en menor medida reconocida como “navegante”. Lo que aspiramos principalmente es poder entender el rol que los barcos cumplieron en la sociedad egipcia, particularmente en un periodo de tiempo que abarca desde el predinástico, extendiéndonos a la época tinita -también denominada dinástico temprano-, para concluir a comienzos del Reino Antiguo (4000–2690 a. C.).

En consecuencia, nos proponemos alcanzar los objetivos específicos apuntados a continuación:

-Rescatar la importancia las barcas y de la navegación para la antigua mentalidad egipcia, decodificando el entramado material, ideológico y cultural de las embarcaciones.

-Reconocer la evolución tecnológica de los tipos de embarcaciones, atendiendo a las especificidades y características técnicas.

-Identificar el simbolismo de las representaciones de las embarcaciones egipcias en distintos soportes y momentos de la antigüedad temprana egipcia, reparando en ciertos casos en su carácter enigmático.

Para alcanzar dichos objetivos, ha sido pertinente hacerse de obras cuyo interés está centrado en la historia de la navegación en Egipto y en el Mediterráneo, pero no ha resultado tan sencillo hallar autores que enfatizen en el periodo predinástico, sobre todo sin hacer un

análisis meramente técnico de las embarcaciones. Por ello, es que el primer recurso para acercarnos a conocer la realidad histórica de aquellos lejanos tiempos fue el bibliográfico, que permitió efectuar un paneo general de la historia de la navegación en la antigüedad, para luego hacer foco en las producciones escritas que reparan propiamente en Egipto, y posteriormente, de acuerdo a lo requerido por la investigación, centrarnos en libros y artículos de mayor especificidad.

En consecuencia, la revisión bibliográfica, nos permitió atender tanto a las especificidades y características técnicas de las embarcaciones como a las representaciones iconográficas que de ellas encontramos en diversos soportes materiales. Asimismo, seguir los indicios del registro arqueológico facilitó comprender a las embarcaciones egipcias más allá de las funciones que estrictamente cumplían en la vida diaria -como el transporte, el comercio o la guerra-, e interpretar otras utilidades de las barcas relacionadas con el imaginario social y la religión.

Al respecto, especial énfasis fue puesto en la búsqueda de diferentes fuentes que nos permitiesen argumentar sobre temas en relación al simbolismo religioso de las embarcaciones o los significados de las enigmáticas representaciones culturales en vasos de cerámica. Cabe señalar que las fuentes iconográficas analizadas no abarcan las mismas coordenadas temporales que las fuentes textuales, y es por ello que muchas de ellas no poseen escritura, debido a su ausencia en los momentos más tempranos de la etapa de la investigación propuesta. Principalmente vamos a encontrar pinturas o decoraciones de objetos tales como vasijas o jarros de cerámica, aunque también algunas representaciones talladas en piedra, en objetos de marfil -como pueden ser el caso de los mangos de cuchillos- o bien plasmadas en las paredes de alguna tumba. Nos proponemos abordar dichas fuentes con un enfoque centrado en lo cultural, en el significado connotado de las mismas, lo que buscaban expresar y el aspecto de la realidad que representan, permitiéndonos así ir más allá de la realidad material a la que hacen referencia y comprender la importancia que en el imaginario antiguo detentaban las embarcaciones.

En suma, consideramos que el entrecruzamiento del análisis técnico de los diferentes tipos de embarcaciones con el análisis simbólico de la iconografía, mediante un abordaje desde lo cultural permitirá efectuar una investigación más profunda, detallada y original, que aporte una nueva mirada sobre la navegación y el uso de las embarcaciones en el Egipto antiguo.

3. ESTADO DE LA CUESTION

La producción historiográfica respecto a la temática naval del antiguo Egipto, suele distinguirse en dos líneas de investigación y, por ende, en dos formas de análisis: una de carácter teórico, basada en lo técnico, en las tecnologías desarrolladas, la procedencia de los marinos, las funciones y viajes de las diferentes escuadras, la organización naval de los reinos, etc.; otra concepción centrada más en lo simbólico, que tiene por objetivo resignificar y reinterpretar a los barcos analizando su importancia en el plano religioso y litúrgico. Como menciona Rosso (2007) “Sólo al ahondar en este último punto, podremos percibir la importancia concedida a la creación de las embarcaciones, a su uso cotidiano, a la posibilidad de un traslado efectivo de pesados cargamentos y aún de tropas de conquista, a la comunicación entre personas, antes confinadas en su aldea” (p.3).

Dentro de la primera línea, que denomino técnica, se encuentran la mayoría de los autores que han abordado la temática naval, no solo del antiguo Egipto, sino también de muchas de las culturas antiguas y mediterráneas. Al introducirnos en el tema, nos encontramos con uno de los autores más destacados, Lionel Casson con su libro *Ships and Seamanship in the ancient world* (1971), en cuyas páginas presenta cronológicamente el desarrollo técnico y tecnológico de las embarcaciones en las culturas clásicas, partiendo desde el Egipto prehistórico y acabando con los buques romanos. Su foco se encuentra en las técnicas utilizadas para la construcción, los tipos de barcos encontrados, tanto de río como de mar, las diferencias entre ellos, las tripulaciones utilizadas y sus características, y las distintas tecnologías que permitieron la evolución de las embarcaciones. Para todo ello, recurre al registro arqueológico, analizando tumbas, restos de embarcaciones encontrados, como también representaciones culturales.

Con una interpretativa semejante hallamos el libro de Gregory P. Gilbert, que constituyó mi base de conocimiento para adentrarme en la náutica egipcia, *Ancient Egyptian Sea Power and the origin of maritime forces* (2008); si bien hace un desarrollo de las funciones y del importante rol que tuvieron los barcos para la conformación de Egipto como “potencia mundial” de su época, su análisis se centra en la capacidad técnica y constructiva, junto con los trayectos de viajes, las expediciones realizadas, los puntos defensivos, la procedencia étnica de los marineros y la organización naval del Estado; queda en claro que se realizó un análisis técnico de las embarcaciones ya que en ningún punto desarrolló con firmeza la concepción cultural y religiosa. Sin embargo, no puedo omitir que el autor hace uso de fuentes literarias y mitos religiosos donde se mencionan a los barcos, pero no con el fin de ver el rol que cumplían en la sociedad o en la religión, sino para explicar o ejemplificar aquellas unidades de análisis por él mismo establecidas.

En esta misma línea de investigación, se han encontrado algunos otros autores que sirvieron para el desarrollo de este trabajo, cuyos artículos han sido interesantes producciones para ampliar nuestra investigación. Tal es el caso de Augusto Gayubas, con su publicación “Capacidad bélica y tecnología náutica en el Valle del Nilo desde el periodo Predinástico hasta la Dinastía III” (2018) que, a semejanza de los autores anteriormente mencionados, se basa en el análisis de fuentes arqueológicas, como pueden ser las representaciones iconográficas existentes en vasijas, para explicar o evidenciar la capacidad bélica de la marina egipcia en los tiempos de su surgimiento, valiéndose de una importante cantidad de conceptos técnicos propios de las embarcaciones para reconstruir procesos de desarrollo tecnológico en la región, que explican y justifican el accionar bélico.

Haciendo hincapié en la segunda línea de investigación, la relacionada con el significado y uso ritual y religioso de las embarcaciones, nos encontramos con una menor producción tanto de artículos como de libros. Uno de los artículos que destacó entre los consultados sobre la temática es “Proyección simbólica de las barcas en el Antiguo Egipto” (2007) de Ana María Rosso, cuyo título ya nos deja todo en claro: realiza un análisis muy detallado y preciso del lugar que ocupan las barcas sobre todo en la religión del antiguo Egipto en un periodo que abarca desde el Egipto predinástico hasta el Reino Nuevo. En su

producción no otorga demasiada importancia a los aspectos técnicos, sino que se centra en el contenido de fuentes literarias y su carga simbólica, a las que podemos acceder aun en nuestros días para hurgar sobre las barcas. Como la especialista menciona, su objetivo es entender y analizar el lugar de la barca en la cosmogonía “nacional”, y a partir de allí detiene su análisis en las embarcaciones de Ra, de los muertos, y por ende en la navegación sagrada, la de los dioses.

Dentro de esta misma corriente, que denomino simbólica, destacan otros autores como Elena De Gregorio, con su artículo “Estudio iconográfico de las imágenes femeninas de la cerámica predinástica de Nagada II” (2009), que si bien por el título no es posible inferir alguna en relación con la náutica, lo que sucede en el interior del escrito es que la autora, basándose en las representaciones halladas en las vasijas, infiere y explica el rol de las barcas en los procesos rituales religiosos o funerarios, explicando así, desde otro lugar, el rol simbólico que poseían las naves en la sociedad antigua egipcia.

Asimismo, otro autor que nos resulta muy interesante dentro de la temática simbólica relacionada a las embarcaciones, es Dorian Vanhulle, con su artículo, “Boat symbolism in Predynastic and Early Dynastic Egypt: An Ethno-Archeological approach” (2018). Vanhulle, efectúa una comparación entre Egipto y la Mesopotamia, dejando en evidencia, a lo largo del tiempo, el significado de las representaciones de barcos en las producciones artísticas, y como el mismo fue evolucionando, en el caso de Egipto desde el periodo Naqada hasta las primeras dinastías, donde como principal símbolo que representaba el poder y el orden pasa a ser reemplazado por la figura del propio monarca.

Similar a la producción anterior, es “La barca solar en el arte del Antiguo Egipto” (2009) de Jose Maria Benito Goerlich, que pese a abarcar un periodo temporal mucho más amplio que el propuesto en esta investigación, nos permite observar las diferentes tipologías sobre las barcas plasmadas en los textos religiosos y funerarios de todas las épocas de la historia egipcia, para así comprender su rol dentro de la mitología y la cosmogonía, más allá de sus funciones materiales.

Ante este estado de la cuestión, nuestro trabajo busca posicionarse en una vía intermedia, entre ambas líneas de investigación; por un lado, no aspiramos realizar un análisis meramente técnico de las capacidades productivas o de los desarrollos tecnológicos en relación a las embarcaciones egipcias; por otro lado, tampoco queremos centrarnos totalmente en la producción cultural y el rol meramente religioso de los barcos. Por ello, intentaremos conjugar ambas cuestiones señaladas –tecnología y simbolismo- para poner de manifiesto la importancia que tuvo el barco en la mentalidad egipcia desde el periodo predinástico hasta la Dinastía III. Así, analizaremos algunos aspectos técnicos que a grandes rasgos nos permitan explicar las funciones materiales de las embarcaciones para la vida de la sociedad egipcia, y además abordaremos las fuentes con el fin de entender la totalidad de su funcionalidad y no solo quedarnos con lo perteneciente al plano terrenal, buscando así también acceder al plano divino y religioso por medio de la comprensión y explicación del lugar que ocupaban las barcas en los rituales sagrados, en los relatos religiosos y en el imaginario colectivo de los habitantes del antiguo Egipto en el periodo aludido.

4. MARCO TEÓRICO

Al observar el mapa del Egipto antiguo, la primera característica que advertimos es la presencia de dicha cultura a lo largo de las riveras de un río, el Nilo. Este río, que posee unos 6650 Km de largo, presenta características muy favorables para una sencilla y poco peligrosa navegación hasta la primera catarata, lugar hasta donde se extendió formalmente el Reino Antiguo egipcio.

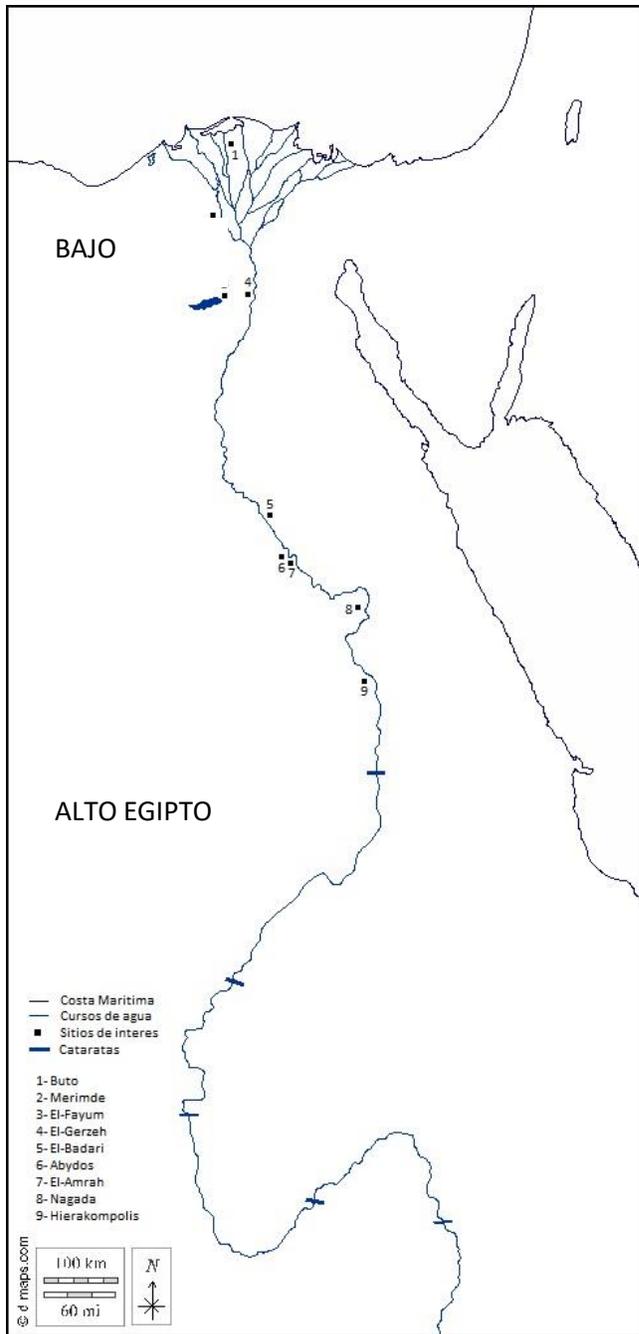
En las riveras del Nilo, o más precisamente en el Valle del Nilo, la presencia humana es de larga data, debido principalmente a su función natural de abastecedor de agua tanto para los habitantes como para los animales allí presentes. La prehistoria del antiguo Egipto, puede remontarse a los orígenes de los homínidos, pasando por las diferentes etapas de piedra albergando incluso a la revolución neolítica.

Las bandas de cazadores-recolectores tuvieron fuerte presencia en la zona, gracias al cambio climático producido en el Neolítico, que generó un aumento de la humedad y de las lluvias en la región, proporcionando una mayor cantidad de recursos naturales como

animales. Paralelamente a este semisedentarismo, en los yacimientos de la época podemos encontrar los primeros vestigios culturales de la denominada cultura Fayum A que perduró hasta el VI milenio a.C. Como Arroyo de la Fuente (2005) menciona, un nuevo cambio climático en este milenio hizo que se produzca una mayor desertización de las áreas circundantes, motivando así el traslado de muchos grupos poblacionales hacia el valle del Nilo que culminó con el surgimiento de los primeros poblados mayormente agrícolas en torno al año 5500 a.C. (p.2).

La ganadería y la agricultura incipiente hicieron de la vida en la región algo diferente, y mostraron en cierto punto la transición de la vida nómada a la sedentaria, que incluye las primeras formas de organización social. Este proceso, fue denominado por Gordon Childe (1936) “revolución neolítica”, donde se da una evolución a nivel social y organizativo de los grupos humanos que, por medio del trabajo de la tierra y actividades como la agricultura, la ganadería o la pesca, incrementaron el tamaño de sus grupos y asentamientos. Lentamente, la búsqueda de alimentos dio paso a la producción de los mismos, y ésta a su acumulación. En palabras de Spencer (1993), la evolución cultural fue un proceso continuado, pero no abrupto, y dio paso hacia una sociedad más organizada y a asentamientos de carácter urbano (p.33). Para algunos autores como John Wilson (1953), con el hombre ya establecido, con posibilidad de tener mayores producciones que generasen un excedente, con mayores habitantes en las aldeas y con la pérdida de importancia del parentesco y de la sangre en el mantenimiento de las relaciones sociales, puede observarse el origen del germen que posteriormente permitiría la creación de las primeras organizaciones estatales en la región. En este proceso meramente autóctono, la ganancia de tierras al desierto juega un rol muy importante, al permitir una mayor superficie cultivable, que conlleva una mayor producción y una mayor concentración de personas en torno a estas primeras comunidades agrícolas.

Con esta concentración de personas y con el aumento en tamaño y la cantidad de los asentamientos, ya para finales del VI milenio a.C. podemos hablar de los primeros asentamientos tanto en el Alto como en el Bajo Egipto de carácter más permanentes.



Tal es el caso de Merimde Beni-salame, ubicado a unos cincuenta kilómetros de la actual El Cairo, que fue el primer asentamiento utilizado durante largas temporadas y reutilizado a lo largo del tiempo, y que dio origen a la cultura merimdense, situada entre finales del VI milenio a.C. y durante todo el V milenio a.C.

Paralelamente al desarrollo de las últimas fases de Merimde, la cultura El Fayum se haría presente, caracterizada por objetos toscos y sencillos, pero que en ciertos casos denotan la existencia de relaciones comerciales de larga distancia, siendo esto una novedad para la época ya que implica no solo el intercambio de bienes considerados de valor, sino también la influencia y el contacto permanente entre diferentes pueblos. La presencia de dichas relaciones se obtiene de la existencia de algunos patrones decorativos en la cerámica, como por

ejemplo el motivo de espinas de pescado, o en Beni-Salame por la presencia de hachas y arpones fabricados en el sur (Arroyo de la Fuente, 2005, p.7).

En el delta, en torno al primer tercio del IV milenio a.C., surgió otra cultura en el asentamiento de Maadi (4000 a.C. – 3300 a.C.), que, si bien tiene un estilo de cerámica particular, lo importante y especial de dicha cultura es la presencia de un nuevo elemento en el panorama cultural, el cobre, que permitió la evolución de utensilios y herramientas. La

presencia de dicho elemento, como menciona Arroyo de la Fuente, pareciera ser resultado de la prolongación de las relaciones comerciales presentes en la etapa merimdense con regiones de Palestina y Oriente Próximo (Arroyo de la Fuente, 2005, p.7). Sin embargo, el comercio con dichas regiones no sería el único en la región, la presencia de artículos como las paletas de aceites producidos en el sur, nos hacen creer en la existencia de una vía comercial que continuando la trayectoria del Nilo permitió el contacto con otras culturas contemporáneas del Alto Egipto.

Su ubicación según Agustí Torres (2005), en el vértice del Delta, hizo de Maadi un punto comercial de gran interés para la región, estableciendo un fuerte contacto con el Levante, el Bajo y el Alto Egipto, y permitiendo en la zona una fuerte influencia asiática. Al igual que Maadi, otro de los asentamientos importantes que da nombre a esta cultura es Buto. Este sitio, ubicado más al norte, con salida al mar, posibilitó un punto de conexión extra de la zona con otras culturas provenientes del Levante o de la Mesopotamia, a través de una ruta marítima que permitió acceder a muchos bienes escasos en el Nilo, tales como la madera, el vino o ciertos minerales (p.7).

En el Alto Egipto, en torno al 4.400 a.C., en la aldea de El Badari, surge la cultura badariense que se prolongó hasta el 4.000 a.C., posteriormente reemplazada por la cultura Nagada, que será la primera en verse presente en todo Egipto, que hasta el momento se encontraba dividido entre el Bajo Egipto, fértil, con el delta, asentamientos de mayor tamaño y en contacto con Asia y el Alto Egipto, de paisaje más árido. En palabras de Agustí Torres “El Badariense es el elemento más antiguo de la secuencia cultural predinástica del Alto Egipto, marca un estilo radicalmente diferente del que la precedió. De repente nos encontramos en un mundo simbólico de una riqueza increíble que refleja una sociedad cada vez más estructurada y compleja, un proceso que se acelerará a lo largo de los mil años siguientes para culminar finalmente en la I dinastía de un Egipto unificado” (Agustí Torres, 2022, p.19). Una de las características más innovadoras de dicha cultura fue el uso del cobre y la presencia en tumbas diferenciadas, con lugares específicos y ajuares más elaborados, reflejando así la gestación de un sistema no igualitario.

La cultura Nagada I/Naqada o Amratiense (4000 a.C. – 3500 a.C.), en una primera etapa sustituye a la cultura Badariense y se caracteriza por útiles cerámicos rojos pulidos, con o sin boca negra, con decoración lineal de color crema, figuras femeninas, paletas de pizarra de formas romboidales, bastones y cabezas de maza. Se cree que ya durante esta primera etapa, la ciudad de Nagada era una entidad de jefatura en la región que con el tiempo fue adquiriendo el poderío suficiente para subyugar bajo sus intereses a centros vecinos de menor porte, convirtiéndose así en una importante ciudad-estado (Agustí Torres, 2022, p.22). El cambio cultural producido por la llegada de la cultura Naqada a la región antes dominada por la Badariense no fue radical, sino que la transición se evidenció por la presencia de mayor diferenciación social y nuevas formas artísticas.

Posteriormente, la cultura Nagada pasa a su segunda etapa que es denominada Nagada II o Gerzeense (3500 a.C. – 3200 a.C.) donde comenzó a surgir la cerámica de marga, que permitió acabados más detallados, con decoraciones pintadas y asas perforadas. Entre los principales diseños decorativos se encuentran motivos naturales como plantas y animales, pero también son frecuentes las representaciones de embarcaciones de remos. Se cree que los cambios estilísticos desarrollados durante las diferentes etapas de dicha cultura se debieron a los fuertes contactos e influencia extranjera, sobre todo de Asia Occidental, debido a la importancia de la ruta del desierto Oriental. A su vez, esta etapa se caracterizó por un aumento de la población, que incorporó nuevas técnicas y se especializó en los diferentes tipos de producciones locales, que modificaron la importancia de los grandes centros en la región.

Gran parte de la relevancia de Nagada radica en que nos permite evidenciar a la par de Maadi-Buto, la formación de dos entidades culturales, uno al norte y otro al sur de Egipto, donde sus integrantes ejercían un conjunto de prácticas socioculturales globalmente similares. Campagno (2003) en “Consideraciones sobre la organización sociopolítica anterior al advenimiento del estado en el Valle del Nilo”, advierte que tales entidades culturales, no constituían en primera instancia, unidades sociopolíticas y, por ende, no pueden ser el punto de partida del análisis de las organizaciones sociopolíticas pre-estatales, sino solo un campo de referencia más global (p.28). Dada la escasa presencia de fuentes y testimonios para

corroborar las formas de organizaciones pre-estatales existentes en el Antiguo Egipto, podemos basarnos en características y prácticas culturales comunes, como por ejemplo la existencia de ajuares funerarios y diferenciación en las tumbas mortuorias.

La aparición de la cerámica con estilos, más detallada y elaborada, para muchos historiadores también representa el proceso de diferenciación que comenzó a darse en la región, donde gente más “refinada” o de grupos más pudientes comenzaron a desarrollar y preferir estilos específicos que más allá de su funcionalidad aportaron también a su diferenciación e identificación; y fueron esta especialización artesanal y los intercambios comerciales los que generaron la presencia de liderazgos políticos.

Próximos al III milenio a.C., algunas comunidades pequeñas conservaron su autonomía, sin embargo, la presencia y el tamaño de centros como Hieracompolis fue cada vez mayor, imponiéndose por voluntad, riqueza o fuerzas a las comunidades más pequeñas. Tres grandes focos poblacionales son los que se desarrollaron en la época: Naqada, en relación comercial con Palestina y el Cercano Oriente, Abidos, tradicionalmente relacionada con una importante producción agrícola, y Hieracompolis que, geográficamente, controlaba el comercio con Nubia.

En Hieracompolis, se ha postulado que la presencia de una elite administrativa fue la que dio paso al desarrollo de una organización que años posteriores lograría imponerse sobre las formas organizativas más primitivas. Es durante esta etapa que pueden identificarse los primeros rastros de “religiosidad”, tanto en los cementerios, al haber muchos entierros con objetos materiales que constatan la creencia en la vida más allá de la muerte, como también con la aparición de los primeros templos como por ejemplo el de El-Kab.

Para explicar este proceso de consolidación política, a nivel regional, durante el cual el periodo predinástico finaliza y se da paso a un reino egipcio unificado, los historiadores nos van a suministrar diferentes hipótesis, pero como veremos, todas ellas contienen un factor común, un elemento de unión, en el cual aún no se ha puesto el acento: las embarcaciones, que constituyen el objeto de la presente investigación.

Para hablar de este proceso, es necesario referenciar a Campagno (2003) en *Consideraciones sobre la organización sociopolítica anterior al advenimiento del Estado en el valle del Nilo*, donde ha reconocido en la existencia de las élites del periodo predinástico el origen de la organización estatal propiamente dicha. La existencia de estas élites se constata en las diferenciaciones presentes en los enterramientos de la época, tumbas de mayor tamaño y con bienes preciados y escasos, que indican una distinción de status y que permite hablar de un grupo o estrato social del que surgieron los líderes de dichas sociedades. Al darle esa atribución jerárquica a la diferenciación en el registro funerario, se puede decir que ya en el milenio y medio que precede a la aparición del Estado en el Reino Antiguo, existían una serie de jefaturas regionales.

El énfasis puesto en este proceso de complejización político-social por parte de los historiadores fue muy fuerte, por eso es que el origen del mismo fue objeto de muchas hipótesis. Para autores como Wilson (1953) y Hassan (2003), el punto de partida, se encuentra en el aumento de producción agrícola y las exigencias que requerían las nuevas condiciones productivas, haciendo menester la presencia de alguna clase de orden. Para otros autores como Trigger (1985) y Bard (1994), el origen se encuentra en el comercio exterior que permitía la adquisición de bienes de lujo que mantendrían el dominio ideológico de las élites al diferenciarse del pueblo, por eso es que los asentamientos que lograron tener gran importancia en la época fueron los que encontraban en posiciones estratégicamente importantes en las rutas comerciales, ya sea marítimas, fluviales o terrestres.

Una última hipótesis que aquí tomamos es la postulada por Campagno (2003) y retomada por Gayubas (2018), que hace referencia al predinástico como un periodo de guerras, donde la paz no era algo tan común –como algunos autores dejan entrever-. Sostienen que las sociedades de jefatura se regían de acuerdo a lazos de parentesco que predominaban dentro de la comunidad. Sin embargo, para que la existencia del Estado fuese posible, era urgente la ruptura de dicha realidad parental, y ella no se iba a producir hacia el interior de la comunidad sino hacia otras comunidades, donde los lazos eran nulos y donde los intereses -comerciales y productivos- entraban en roce. En esos enfrentamientos, el jefe

tendría el monopolio del uso de la fuerza –monopolio legítimo de la coerción-, y las elites tendrían la capacidad de imponer su voluntad a la totalidad de la población.

Como ha sido anticipado, identificamos un nexo entre todas estas posturas tan variadas, y es la presencia de las embarcaciones: tanto en funciones comerciales para la adquisición y obtención de bienes de prestigio, que permitían mantener un status elevado a las elites y ejercer su dominio sobre la totalidad de la población, como también en funciones relacionadas con lo bélico, ya que las embarcaciones permitían un veloz traslado de tropas y diferentes modalidades de enfrentamientos. Esto demostraría, pese al escaso conocimiento que de las embarcaciones egipcias se tiene, que las mismas constituyeron un elemento clave en diferentes esferas de la vida social, la política, la religión, y que pese a no ser tenidos en cuenta como factores importantes a la hora del surgimiento de las elites locales, si lo fueron para mantener el orden social y cósmico en el periodo predinástico, trascendiendo durante la época tinita y comienzos del Reino Antiguo.

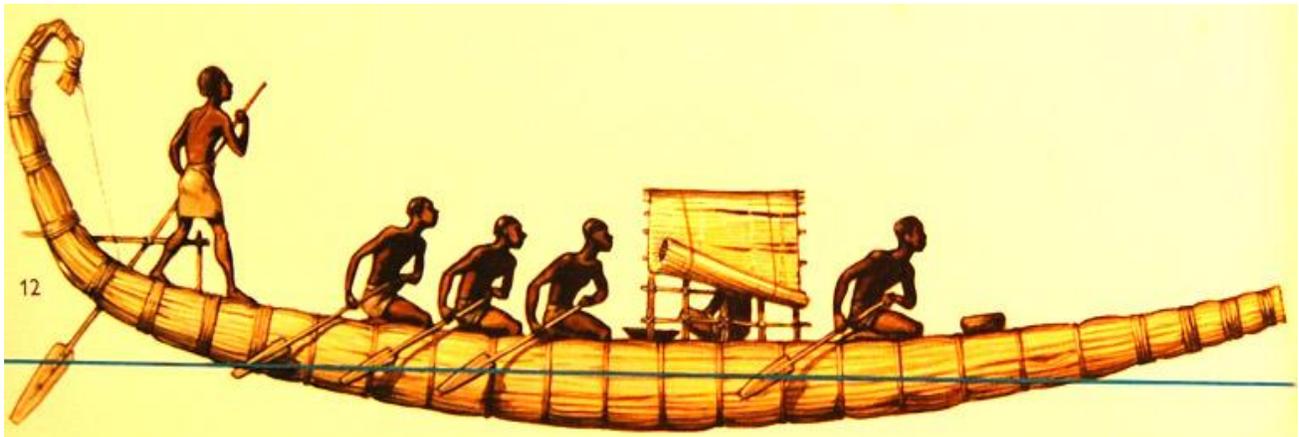
DESARROLLO

1. TIPOS DE EMBARCACIONES EGIPCIAS

La creación y el uso de las embarcaciones no fue algo exclusivo de la etapa predinástica y mucho menos se dio a partir de la consolidación de los primeros liderazgos en la zona; se sospecha de la presencia de embarcaciones entre 6000 y 5000 a.C.; éstas eran de juncos atados, muy simples pero acordes a la tecnología de la época. Los indicios arqueológicos, más antiguos provienen de hallazgos circunstanciales como la presencia de restos de animales de aguas profundas, en comunidades de Egipto y Nubia, que solo serían alcanzables con algún tipo de embarcación².

²Huesos y restos de peces y animales que habitaban en masas acuáticas de profundidad, fueron hallados durante excavaciones en comunidades epipaleolíticas en Egipto y Nubia, según consta en Wilma Wetterstrom (1993), pp.184-185.

Estas primeras embarcaciones permitieron el traslado y el cruce del Nilo para efectuar las actividades esenciales para la supervivencia. Eran construidas en base a hojas de papiro secas de aproximadamente 5 metros de largo, en las más comunes, o de 15 en las más grandes, unidas para conformar la forma del barco deseada con los extremos atados y elevados para alzar tanto la proa como la popa, con el fin de evitar filtraciones de agua y poder navegar en zonas más movidas, tal como se puede observar en la imagen número 1.



1- Primeras canoas de papiro, con su camarote, remeros y timón de cola. Fuente: Landstrom B. (1961) The Ship: Illustrated History, Doubleday & Co. USA

Las barcas de juncos fueron desarrollándose, y a ellas se incorporaron remos y timones, empezando a transformarse en botes. Como se observa en la imagen 1, este tipo de embarcaciones poseían un camarote central y solían contar con buena cantidad de remeros para mejorar y aumentar su propulsión; con el tiempo, se cree que también incorporaron una vela cuadrada ubicada en la proa, permitiendo mejorar la velocidad de desplazamiento.

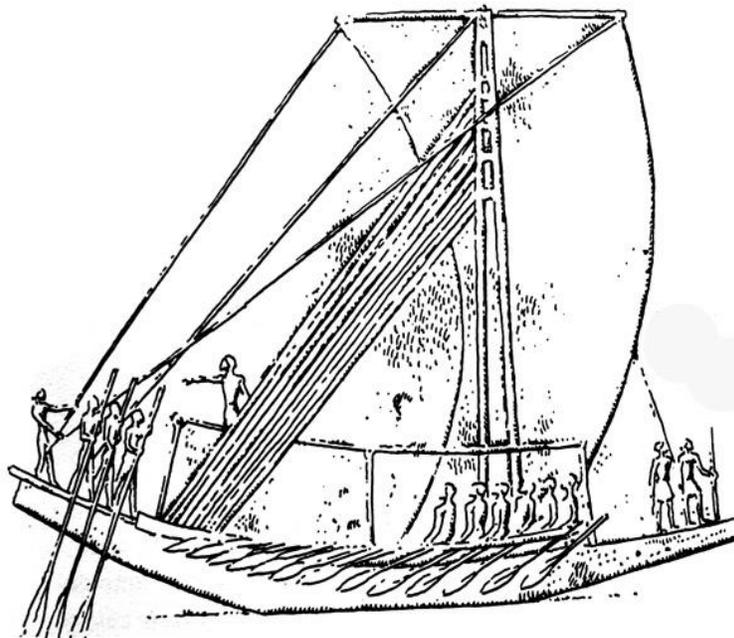
Con los años y gracias a una mayor tradición y especialización, la construcción de estos botes de juncos fue evolucionando y comenzaron a construirse embarcaciones de formas más acucharadas, como las testimoniadas en el tejido Gebelein o en el mango de cuchillo de Gebel el Arak, que se analizarán más adelante. Ligeras, de poco calado y fáciles de maniobrar, estas naves resultaron especialmente útiles a lo largo de los numerosos afluentes de Nilo y en las marismas de cañaverales, perdurando con pocos cambios en su forma en toda la historia egipcia.

Otra línea evolutiva de la antigua barca de juncos atados, fue la correspondiente a los “buques de carga”, surgida en el denominado periodo protodinástico, como consecuencia del desarrollo por parte de los egipcios de una arquitectura funeraria en piedra de gran tamaño, que requería transportes económicos y que, al mismo tiempo, facilitarían el traslado de grandes bloques y cantidades de roca que de otra manera resultaba imposible movilizar. Frente a esto, la utilización de materiales más duraderos para la construcción naval, como la madera, se vio como una innovación útil, favoreciendo el desarrollo de embarcaciones enteramente de tablonés. Sin embargo, en un primer momento, dichos barcos de madera fueron meras réplicas de los anteriores de juncos. Como menciona Casson (1995), tres características nos permiten constatar lo dicho: el uso de la forma de cuchara característica de las balsas anteriores, la presencia de un mástil bípode, afirmado con una pierna en cada borda debido a la escasez de solidez estructural del centro de la embarcación, y por último, la ausencia de quilla y de nervaduras; se trataba solo de tablas encastradas entre sí y unidas por tarugos, tal como fueron los bultos de juncos o de papiros unidos uno al lado del otro. (p.13-14)

Para conocer la construcción de dichos barcos de madera contamos con evidencia histórica y arqueológica. Mucho tiempo pasó hasta poder constatar si lo descrito por Herodoto, al referenciar en el siglo V a.C. a la construcción de los barcos de gran porte en Egipto, era verdad o invención; hubo que esperar a 2003 y a una investigación del Centro de Arqueología Marítima de la Universidad de Oxford, como consecuencia del hallazgo del denominado “barco 17” en la Bahía de Abukir, que denotaba las mismas características que siglos atrás el griego había mencionado. El descubrimiento de este barco del siglo V a.C., si bien no pertenece al periodo histórico que nos compete, permite evidenciar y conocer fehacientemente como eran las formas y las técnicas empleadas en la construcción de barcos de carga.

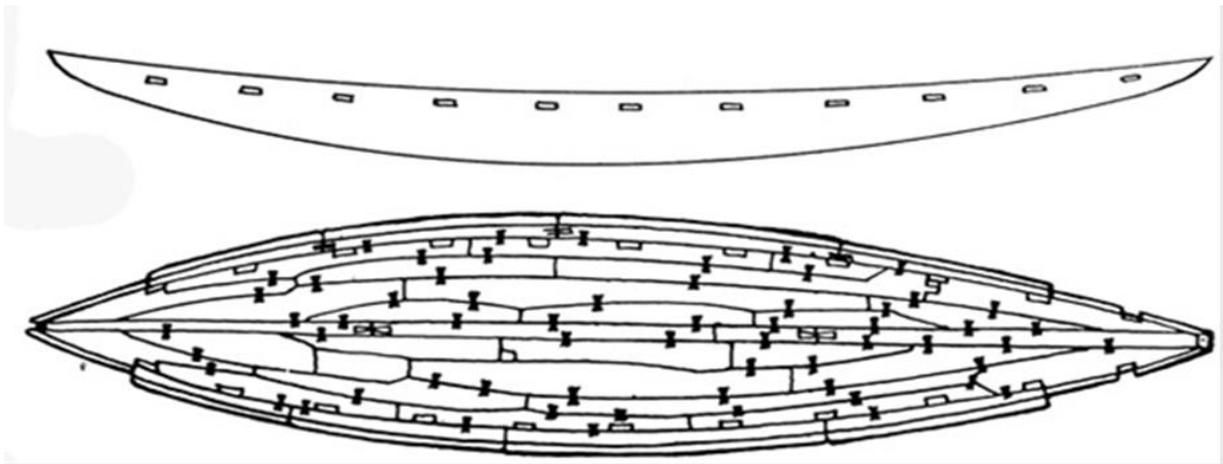
El carpintero comenzaba el casco con un tablón que hacía las veces de quilla, el mismo estaba compuesto por diversos segmentos unidos entre sí, que formaban la columna vertebral del barco. De él se desprendían los diferentes tablonés cortos a sus lados, todos

encastrados por medio de tacos o mortajas y espigas o abrazaderas de maderas, para lograr una mayor solidez y evitar problemas de filtraciones. Los tablonces se agregaban hasta que se alcanzaba el ancho y el alto deseado de la nave y posteriormente se incluían unas vigas transversales que proporcionaban junto al entablado de la cubierta mayor rigidez lateral a la embarcación. A las costuras entre las maderas, se las calafateaba con una especie de arcilla y papiro con el fin de sellar de mejor manera la superficie del barco, ya que las maderas utilizadas no conformaban un casco trincado, sino que simplemente estaban entabladas. Esta técnica constructiva permitió construir barcos de mayor tamaño, como los descritos por Herodoto, siendo principalmente útiles para el transporte de una mayor cantidad de mercancías y de materiales de gran porte y peso.



2- Representación de un barco de madera a vela, con su forma de cuchara, su mástil bípode amarrado principalmente a la popa y el mayor número de remeros. Fuente: Landstrom B. (1961) The Ship: Illustrated History, Doubleday & Co. USA

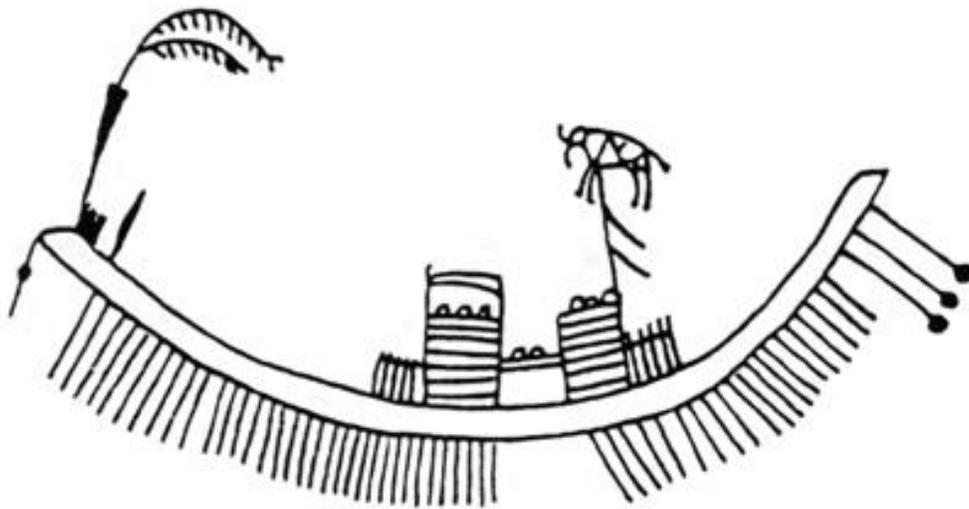
Otros tipos de barcos desarrollados a partir de estas técnicas y tecnologías fueron los barcos ceremoniales y las canoas de guerra. De ellos, los primeros se cree que evolucionaron de los grandes barcos de papiro ya mencionados, que habrían sido utilizados para ceremonias o rituales. En cuanto a su conformación, podemos decir que siempre mantuvieron una forma acucharada, típica del predinástico, con diferentes materiales ya que los primeros fueron de juncos y posteriormente, con la evolución y el uso de la madera para las construcciones navales, también este material habría sido utilizado para este tipo de embarcación. Dentro de las barcas ceremoniales, los restos que hoy en día nos han llegado, en su mayoría fueron destinados a los rituales funerarios realizados durante la época del Reino Antiguo, tal el caso de la barca funeraria de Keops, datada en el 2500 a.C. y que fue descubierta en 1954 junto a la gran pirámide de Gizah. Sin embargo, se piensa que la forma y el significado de su utilidad proviene de épocas anteriores y ello queda demostrado con los descubrimientos hechos en tumbas tinitas como la de Khasekhemwy, perteneciente a la dinastía I, que incluía un lugar de enterramiento de 14 barcas funerarias, orientadas hacia el Nilo, conservando en su interior los restos de embarcaciones hechas de madera (Agustí Torres, 2022).



3- Método de construcción egipcio, con la viga central y el resto de los tablones cortos ensamblados por clavijas conformando la base de la embarcación. Fuente: Landstrom B. (1961) *The Ship: Illustrated History*, Doubleday & Co. USA

Por su parte, el segundo tipo de embarcación, las canoas de guerra, tuvieron una evolución diferente; si bien fueron utilizadas desde épocas tempranas, ya que el Nilo era la

principal vía de comunicación de la región y la guerra -como nos explica Gayubas- cumplía un rol fundamental en la historia previa a la unificación de los reinos egipcios, en el predinástico aumentaron de tamaño, capacidad y calidad. La creciente necesidad de los diferentes asentamientos, que con el tiempo requirieron imponer sus voluntades frente a grupos cada vez más numerosos y ubicados cada vez más lejos, hizo de este artefacto un producto indispensable para la guerra.



4- Representación de una canoa de guerra del Periodo Predinástico temprano. Fuente: Landstrom B. (1961) The Ship: Illustrated History, Doubleday & Co. USA

Como puede observarse en la imagen 4, pese a ser una representación muy esquemática, las embarcaciones se caracterizaron por ser largas, angostas, con filas de remeros y un refugio, como las canoas de juncos; también aplicaron con el tiempo la técnica de ensamblaje de placas de maderas, permitiendo así aumentar la capacidad de carga y el tamaño de la embarcación, logrando un mayor número de efectivos a bordo para incrementar el porte de la armada de guerra. Como innovaciones, pero ya hacia final del periodo y al igual que lo sucedido con los otros tipos de barcos, se implementó la utilización de velas en forma de diamante, con la finalidad de otorgarles más movilidad y velocidad a estas embarcaciones.

Con todo este desarrollo e innovaciones tanto técnicas como tecnológicas, los egipcios pudieron adaptar el medioambiente en el que vivían y las cambiantes condiciones

del Nilo a sus necesidades y a las de las nuevas formaciones organizacionales que iban surgiendo. Es por ello que las embarcaciones más robustas, rápidas, maniobrables y eficientes, a partir del dinástico temprano jugaron un rol central en la vida “estatal” de la región, al ser relevantes para facilitar muchas de las tareas a realizar dentro de esferas clave como el transporte, el comercio, los rituales, etc.

2. TRANSPORTE Y COMERCIO

2.1 Transporte

Una de las funciones primarias relacionadas con el surgimiento de la navegación y de las embarcaciones fue la del transporte, tanto de personas como de carga. Con la fuerte presencia del río Nilo a lo largo de toda la geografía egipcia, la utilización de embarcaciones para cruzarlo o para desplazarse entre comunidades resultó indispensable. Como ha sido mencionado, las encargadas de dichas funciones fueron en un primer momento las barcas de juncos atados, donde gracias a su fácil construcción mucha gente podía acceder a ellas, permitiendo efectuar, por ejemplo, actividades de subsistencia como la pesca. A medida que, con el paso del tiempo, la organización social se fue complejizando, las conexiones con otros pueblos aumentando, y comenzaron a emerger las primeras formas de organización socio-estatal, fue necesario “complacer” las necesidades e intereses de las élites locales que iban surgiendo, ya que otorgaría como contrapartida una lealtad necesaria para mantener el orden local y apoyo para el ejercicio de la coerción. En este contexto, los barcos cumplieron un rol muy importante, debido a que la recolección y transporte de granos, ganado y otros productos primarios, así como la redistribución de los bienes del estado, incluidos los vinos y los aceites, fueron actividades realizadas a través de los mismos, pudiéndose considerar esenciales a ese fin (Kemp, 1989, pp. 302-308). Debido a ello, fueron desarrollándose barcos más específicos destinados a las nuevas funciones estatales que iban surgiendo, siendo los de carga uno de los más importantes.

2.2 Barcos de carga

Los barcos de carga del Reino Antiguo se caracterizaron por ser más bajos y con fondos más anchos que los utilizados para otras actividades fluviales; en ellos, la carga era

colocada en la cubierta o dentro de una protección de papiro. Como anteriormente vimos, los barcos egipcios se construían con tablones unidos y sin quilla, como esta estructura contaba con el defecto de potencialmente separarse si era sometida a una carga interna demasiado grande, para evitar la falla se ataba una cuerda gruesa alrededor de la parte superior de la borda. (Gilbert, 2008, p.32)

Una de las funciones más importantes de los barcos de carga, fue la de trasladar grandes bloques de piedra para la construcción de los proyectos faraónicos. El transporte de piedras, fue una tarea gigantesca que involucró a una gran flota de buques de carga a lo largo de toda la historia egipcia. Similar fue el esfuerzo para el transporte de la madera destinada a la construcción.

Un registro que permite evidenciar dicha situación, es la piedra de Palermo³, allí se describe la construcción de barcos de 100 codos de largo, junto con 60 barcos reales de 16 palmos, que traían siete mil prisioneros capturados, doscientas mil cabezas de ganado, junto con 40 barcos llenos de madera de cedro, proveniente de la tierra de los nubios para la construcción de los “Recintos de Seneferu” (Agustí Torres, 2022, p.10)

2.3. Comercio

Junto con el transporte de personas y cargas destinadas a la construcción, el traslado de bienes intercambiables con otras regiones, constituyó otra de las funciones importantes que cumplían las barcas en el antiguo Egipto. Sin embargo, para hablar de la actividad comercial en el antiguo Egipto, previamente es necesario tener conocimiento de las sociedades externas que coexistían cronológicamente con los núcleos poblacionales egipcios del periodo en estudio y los contactos que tuvieron lugar entre ellos.

Durante el siglo XIX y primera mitad del siglo XX, las primeras evidencias que se creían existían sobre el contacto entre los egipcios y otras comunidades estaban marcadas por el difusionismo y la idea de que unas culturas esparcían la “civilización” a otras. Las

³ La Piedra de Palermo (*ca.* 2430-2280 a.C.), es un fragmento de losa negra que narra acontecimientos de la última época del Periodo Predinástico hasta la Dinastía V, incluyendo ceremonias, datos censísticos, nombres de los reyes, entre otras cosas.

corrientes historiográficas difusionistas van en dos direcciones, la difusión desde África hacia Egipto y viceversa; las similitudes presentes en la cultura material de las diferentes comunidades son pruebas del contacto entre ambas y de la influencia de una sobre la otra.

En los últimos años, una nueva corriente historiográfica ha venido a explicar dichas coincidencias y lo hacen a través del concepto de sustrato⁴. Considera que las evoluciones de las diferentes comunidades son autónomas y paralelas, pero parten de una base común, y dicha base es el propio sustrato, entendido como una matriz cultural, en palabras de Cervello Autuori (2001) “como base o esencia explicativa de una civilización, o como 'cuna' de civilizaciones” (p.88) o también entendido como una “primera esencia”. Esta corriente vendría a modificar la idea de los contactos directos entre las culturas pertenecientes al mismo estrato, que ya no son vistos como contactos civilizadores o aculturadores. El sustrato que nos compete para analizar a la sociedad del Egipto Predinástico y Arcaico, abarca a África boreal y posee, según Cervello Autuori (2001), tres focos muy activos: el Sahara, el Valle del Nilo y el Valle del Níger; a su vez, tiene una antigua “estribación” en Asia Menor, donde se hablan lenguas afroasiáticas y se hallaron “hechos de sustrato” iconográficos y simbólicos propios del área sahara-nilótica (p.93).

Ahora bien, la aparición del comercio estuvo unida al surgimiento de una élite directora y ritual, que adquirió su “status” gracias a los objetos procedentes del extranjero; la presencia de restos de vasijas cerámicas, minerales como el cobre o las turquesas en sus enterramientos así lo evidencian (Hassan, 2000, p.16). Si bien el contacto y los intercambios entre comunidades en el valle del Nilo siempre existió, con el proceso de consolidación política y el surgimiento de las élites, la demanda por parte de éstas de objetos que proporcionaran cierto status estimuló y desarrolló las actividades mineras y de extracción, así como también incentivó el desarrollo de las artes y de algunas industrias como la cerámica, la joyería, y la aparición de artistas cualificados y artesanos especializados.

⁴ La palabra “sustrato” procede de la Lingüística diacrónica, en la que designa el conjunto de aportaciones que la lengua de un pueblo dominado hace —frecuentemente antes de desaparecer— a la del pueblo dominante. Sustrato es una realidad a la vez diacrónica y sincrónica: es la base (en términos diacrónicos) y la esencia (en términos sincrónicos) de una civilización en relación con otras civilizaciones, es decir, de un conjunto de civilizaciones que en él se explican y por él explican su afinidad, Cervello Autuori (2001).

Egipto comprendía una región geográfica caracterizada por estar dividido en dos tierras, el Alto Egipto, atrapado entre dos desiertos, limitado a África y caracterizado por su producción ganadera y, por otro lado, el Bajo Egipto, con vista al Mediterráneo, que se contacta con Asia a través de Sinaí y cuya riqueza agrícola sustentaba gran valor comercial. Estas características y la escasa presencia de bienes de lujo y minerales valiosos en la región, hacían que las élites dependieran del comercio exterior para alcanzar el status que le conferían dichos materiales. Los principales bienes requeridos eran oro y cobre, provenientes de las montañas del este, marfil y mirra provenientes del sur nubiano, aceite de oliva de Libia y Palestina, madera de cedro de las costas levantinas, lapislázuli y obsidiana de tierras de Oriente. (Wilson, 1953, p.49)

Sin embargo, y como fuese mencionado por Wilson, lo más probable es que los artículos provenientes de las regiones más lejanas no fueran adquiridos directamente en la localidad de origen, sino que pasaran de un lugar a otro por contacto directo permitiendo así prescindir de las relaciones y viajes de larga distancia. Esta forma de comercio fue posible en el Valle del Nilo gracias a la presencia de una importante red comercial fluvial, donde los botes se desplazaban a lo largo de toda la longitud (desde el Mediterráneo, hasta la primera catarata) transportando sus elementos para intercambiar y comerciar, tales como vasijas, platos y otros artefactos y bienes de lujo (Wilson, 1953, pp. 49-52).

No obstante, cabe señalar que la existencia de contactos comerciales directos vía marítima con otras culturas y sociedades provenientes de tierras lejanas, es difícil de constatar en tiempos previos al Reino Antiguo, ya que las representaciones más antiguas que se conocen sobre la navegación marítima en el Antiguo Egipto, recién datan de la V Dinastía⁵. De cualquier modo, como ha sido señalado por Moreno García (2004), no se puede soslayar la posibilidad de un contacto marítimo entre Egipto y el Levante, que evidencia un cambio en la naturaleza de los contactos comerciales egipcios con Canaán a partir de la II dinastía, consistente en la sustitución del sistema terrestre caravanero por el tráfico marítimo directo con Biblos (p.247).

⁵ V Dinastía (2.494.a.C. – 2345 a.C.) Gobernaban desde Menfis, y su fundador fue Userkaf.

3. GUERRA Y ESTADO

Como mencionamos al inicio de nuestra producción, con la evolución social y política que se fue dando en Egipto durante el periodo predinástico, las comunidades basadas en relaciones de reciprocidad y parentesco fueron creciendo en tamaño e intereses hasta el punto de empezar a entrar en conflicto entre ellas. Con esta lógica, la imposición de la propia voluntad de los vencedores hacia los vencidos dio espacio al monopolio del uso de la fuerza por parte de los grupos dominantes como elemento de legitimación; en palabras de Gayubas (2006), “la guerra se presenta, como un mecanismo que no busca otro objetivo que remarcar la identidad de grupo y sostener su indivisión: es una condición y un refuerzo para la definición del grupo de parentesco como tal” (p.57).

Las primeras evidencias de guerra en la región, datan de 20.000 años de antigüedad, en el wadi Kubbaniya, al sur de Egipto, donde fue hallado un cuerpo con proyectiles incrustados, y continúan a lo largo del tiempo con la presencia tanto de armamento utilizado



5. Mango de cuchillo Gebel el-Arak (3.300 a.C. a 3.200 a. C.) Louvre, Paris. Ilustración: Antonio Perez Largacha, 1993, El nacimiento del Estado en Egipto, Alcala de Henares

en presuntos combates -como por ejemplo cuchillos, mazas, puntas de flechas o lanzas-, como de estructuras defensivas o restos de cuerpos violentados; sin embargo, en lo que a nosotros nos compete, las embarcaciones, los restos arqueológicos son mucho más escasos que los iconográficos. Como temática en las representaciones, aparece en primera instancia en el periodo de Nagada IIIa pero se hizo omnipresente durante Nagada IIIb al momento de la unificación. Un ejemplo fiel de las representaciones navales en la etapa predinástica, se encuentra en el mango de cuchillo de Gebel el-Arak (imagen 5).

Según Cervello Autuori (2011), la temática bélica presente en esta pieza se organiza en términos de dualidades: en el uno de los lados del mango se representan dos grupos de combatientes, unos armados y otros no, que luchan entre sí, y dos tipos de embarcaciones que se diferencian por la forma de su quilla, las superiores son cuadradas y las inferiores redondas; entre ambas filas aparecen tendidos combatientes abatidos. En el reverso, encontramos dos tipos de animales confrontados (herbívoros y carnívoros) y, en la parte superior, el motivo del “señor de los animales”⁶, que viene a simbolizar la lucha constante entre el orden y el caos, donde el primero, representado en el hombre debe luchar contra la ferocidad de la naturaleza.

⁶ El motivo del “señor de los animales” está conformado por la presencia de un sujeto que sostiene con sus brazos a dos animales que se abalanzan sobre él; fue muy utilizado durante el periodo predinástico en toda la región del Sahara e incluso en Mesopotamia. Además del mango de cuchillo de Gebel el-Arak, también se hace presente en las paredes de la tumba 100 de Hierakompolis. (Cervello Autuori, 2011, pp.93-94)

Una representación similar, y también asociada a la temática bélica, se encuentra presente en el Tejido de Gebelein (imagen 6), perteneciente al periodo Naqada II. En la imagen de dicho tejido, podemos observar dos embarcaciones de quilla redonda, donde la inferior, contiene según Gayubas (2006) a un prisionero atado de manos en la cabina del barco con una maza⁷ suspendida sobre su cabeza y la superior, a un personaje sentado sobre un trono y con una aparente corona (p.63). La imagen en este caso no haría una referencia tan explícita a la guerra como si sucede en el mango de cuchillo de Gebel el Arak, donde directamente aparecen cadáveres entre las filas de embarcaciones, pero, de todas formas, por la presencia de un posible prisionero amenazado por una maza se puede atribuir la misma significación.



6. Tejido de Gebelein (3750-3300 a.C.) Turin, Museo Egizio
Fotografía: E. Scamuzzi, *Egyptian art in the Egyptian Museum of Turin. Painting, sculpture, furniture, textiles, ceramics, papyri*, Nueva York, 1965, lam.V

⁷ La maza en el periodo predinástico y en el estatal, era vista como un “artefacto de poder” por su relación directa con su utilidad práctica y exclusiva para la guerra; representando así una ligazón entre liderazgo, poder y guerra. (Gayubas, 2006, p.63)

Si bien todas estas composiciones no pueden ser interpretadas como eventos reales, su análisis nos permite observar en ellas, la representación de una idea: una lucha cosmogónica en la que el orden -simbolizado por los barcos, un grupo de combatientes y la figura humana- busca imponerse sobre un caos constante -simbolizado por los animales salvajes y los cuerpos caídos-. Según Dorian Vanhulle (2018), la presencia de los barcos en estas primeras instancias, e incluso anteriormente, siempre se encontró asociada a la idea de la lucha por el mantenimiento del Orden Cósmico, y el barco junto con la comunidad organizada en el mismo barco, es el garante y protector del mismo al enfrentarse a los enemigos que representan el caos permanente, en otras palabras, se los asocia a la idea de *ma'at*⁸. (p.174-175)

En las paletas de Nagada IIIb, como por ejemplo en la Paleta de Narmer⁹, el motivo de la guerra está asociado de manera explícita al rey, representado en una de sus caras como un violento animal salvaje. En consecuencia, la presencia real como factor de orden y poder comenzó a reemplazar el puesto ocupado anteriormente por los barcos, que graficaba la idea de una comunidad organizada en torno al Nilo, en su permanente lucha contra el caos exterior.

Por último, aclaramos que, en cuanto al tipo de embarcación destinada a funciones militares, en el periodo predinástico era la canoa de guerra, descrita anteriormente, pero cuya versatilidad y agilidad le permitió ser una de las formas más rápidas de traslado de tropas y pertrechos. Siglos después, ya adentrándonos en el Reino Antiguo, este tipo de embarcación, fue reemplazada por los navíos de madera, construidos en base a la técnica de ensamblado de placas, cuyas diferencias con los barcos de carga o de viaje eran nulas; por lo

⁸ *Ma'at* es un concepto abstracto que representa el equilibrio entre las fuerzas del orden y del caos. Para que la vida sea posible era menester mantener ese equilibrio, y el faraón, sobre todo en el Reino Antiguo, era en gran parte el encargado de que esa justicia y orden se mantuviesen. Sin embargo, esa no es la única definición; el mismo concepto, además de hacer referencia a dicho equilibrio cósmico, también podía significar justicia y verdad, armonía y equilibrio, energía de la creación y fuente de vida. (Loro Andres, 2017, p.10)

⁹ En la Paleta de Narmer, varias escenas se encuentran representadas, la principal y más conocida es la del propio Narmer, unido con la corona blanca del Alto Egipto, sometiéndolo a un enemigo con una masa en la cabeza, demostrando así la autoridad y poder del propio rey por sobre los enemigos. Nuevamente esa visión del orden controlando al caos, también es representada por el halcón de Horus sometiéndolo a más personajes, al igual que en el reverso de la paleta comparecen personas decapitadas al lado de Narmer que viste la corona del Bajo Egipto.

tanto, en otras palabras, puede afirmarse que los barcos de guerra egipcios fueron una versión armada de los barcos comunes y fueron utilizados mayormente a partir del Reino Antiguo¹⁰.

4. CREENCIAS Y RITUALIDAD

4.1. Barca solar

Para hablar del rol que ocupaban los barcos en el campo de las creencias, previamente es necesario explicar el origen de la cosmogonía egipcia y los principales rasgos y mitos que la conforman. Cosmogonías existieron varias, entre ellas encontramos la heliopolitana¹¹, la menfita¹² y la hermopolitana¹³; sin embargo, de ninguna encontramos textos o escrituras que procedan del periodo analizado, incluso gran parte de las narraciones míticas provienen del Reino Medio, de la época romana o incluso fueron referenciadas por los griegos, dificultando así el análisis y el conocimiento de lo religioso en épocas anteriores.

En el periodo predinástico tardío, y con la consolidación de diferentes unidades políticas regionales cada vez mayores, la creencia en distintos dioses y los elementos que representaban a nivel local, en comunidades más pequeñas, fue expandiéndose y la adoración de algunos de ellos reforzó la legitimación de jefaturas. Con posterioridad a la unificación,

¹⁰ Esta utilización de las embarcaciones como elemento de guerra, puede ser graficada en la escena de la tumba de Intef en Tebas, perteneciente al primer periodo intermedio, donde los marinos se encuentran armados con arcs, hachas y escudos, peleando desde tres pequeños barcos de viaje. (Gilbert, 2008, p.36)

¹¹ La principal de las cosmogonías egipcias es la heliopolitana, basada principalmente en los textos funerarios, los Textos de las pirámides, los Textos de los ataúdes y el Libro de los muertos. El origen de dicha cosmogonía se relaciona con el poderío de Heliópolis durante el reino antiguo, como centro astronómico de la región. El origen del universo estaba basado en Atum o Ra, dios del sol, él se encontraba en el Num y tomo conciencia por sí mismo autoengendrándose. De él nacieron Shu y Tefnut, hasta que un día ellos dos cayeron a las aguas del Num y debieron ser rescatados por Ra, quien había llorado de pena y de esas lagrimas surgieron los humanos que habitarían el mundo hasta entonces conocido. Ellos dos conciben a Geb y Nut, que luego engendrarían a Osiris, Isis, Seth y Nephthys.

¹² La cosmogonía menfita, es una de las doctrinas religiosas del Antiguo Egipto, se diferencia de las demás porque en ella se presenta la temática de la “creación” y de la soberanía del dios Ptah por encima del resto de las deidades. La principal fuente que nos permite conocer a la teología menfita es la piedra de Shabaka; en ella, Ptah, que se encontraba en las aguas del caos, donde no había ni luz ni oscuridad, crea a los demás dioses por medio de la palabra y la sabiduría, destinándolos cada uno a una ciudad diferente.

¹³ La teología hermopolitana, tiene su origen en la ciudad de Hermopolis, donde elaboraron un sistema teológico en el que el Dios Thot era el principal, pero no toma parte del mito creacional. Para el desarrollo de la cosmogonía, existía un grupo divino, formado por cuatro parejas, los Hehu que constituían una Ogdoada. Esta ogdoada actuaba de manera indisoluble y personificaban la esencia del caos líquido primigenio existente antes de la creación del mundo. La primera pareja era, Nun y Naunet (las aguas primordiales o el caos), la segunda Heh y Hehet (lo infinito), la tercera Kuk y Kauket (la oscuridad) y la cuarta Nia y Niat (la vida). Su interacción en el mito dio como resultado el surgimiento de un montículo en el mar, de donde emerge el dios Ra que luego asciende al cielo y junto a las demás deidades crea el resto de las cosas del mundo.

los reyes de Egipto, en calidad de representantes de la voluntad divina en la tierra, adoptaron las creencias existentes en las diferentes regiones como también las deidades primigenias, vinculando así su poder con cultos preexistentes, identificándose entonces a diferentes ciudades con diversas divinidades. Como ha sido apuntado por Rosso (2007): “Al transformarse el mito tribal en un mito estatal, el énfasis pasa de las deidades locales a los dioses cósmicos, el linaje se convierte en dinastía y la multiplicidad de lugares rituales se transforma en una geografía cósmica con capillas nacionales y templos” (p.5).

Lo expresado puede comprenderse mejor, focalizando en la figura de Horus, dios halcón venerado en Hieracompolis, asociado a la ideología de la realeza, como testimonia el peine de marfil del rey Djet de la dinastía I.¹⁴



7. Peine de Marfil de Djet, (3000 a.C. – 2890 a.C.), El Cairo, Museo Egipcio.

Fuente: “La barca solar en el Antiguo Egipto” (2009) J.M.B. Goerlich

¹⁴ En el tiempo de formación de los primeros Estados predinásticos del Alto Egipto, una figura que aparece íntimamente vinculada a la realeza egipcia naciente y a la persona misma del rey es el halcón Horus. Esta vinculación se la ve en los nombres de estos dioses, que acompañan a los de los reyes de las dinastías 0 y 1. Por otra parte, en Hieracompolis (cuyo nombre en griego significa, la ciudad del halcón), encontramos los primeros vestigios de culto a Horus en pequeñas estatuillas e inscripciones en cerámicas. Ya en Nagada III y en la ciudad

En la escena se observa la presencia del *serekh* con el nombre del rey, protegido por el halcón –con quien Djjet se identificó-, las alas de Horus en representación del cielo que cubre la totalidad de los dominios reales, y el barco que transporta al halcón, simbolizando el viaje a través del cielo que debe emprenderse todos los días para salir a luz en beneficio de los dominios terrenos, anticipándose así la idea de barca solar, conectada al dios Ra.

Materialmente, la barca solar fue concebida como una barca fúnebre o funeraria que permitía a los difuntos viajar al más allá. En el caso de los monarcas, las barcas solares, buscaron asemejarse más a la barca de Ra que en un principio era de juncos pero que posteriormente comenzó a vérsela como una barca dorada y radiante con una forma y equipamiento específicos.

Un temprano ejemplo de barcas solares utilizadas por los monarcas en sus entierros proviene de Shunet el-Zebib, correspondiente al recinto funerario de Khasekhemwy, rey de la II dinastía; en dicho lugar, en octubre de 1988 fueron halladas unas líneas de ladrillos que resaltaban sobre el terreno, que luego de ser investigadas se determinó que se trataba de 14 barcas funerarias. Cada enterramiento de piedra tenía forma de barco, y en su interior contenían embarcaciones de madera de unos 23 metros de largo, con piedras en sus extremos que simulaban anclas y con sus proas apuntando hacia el Nilo, constatando la noción de viaje solar que posteriormente, en el periodo del Reino Antiguo, se encontró firmemente consolidada y vinculada a la idea de “renacer” (Agustí Torres, 2022 p.45).

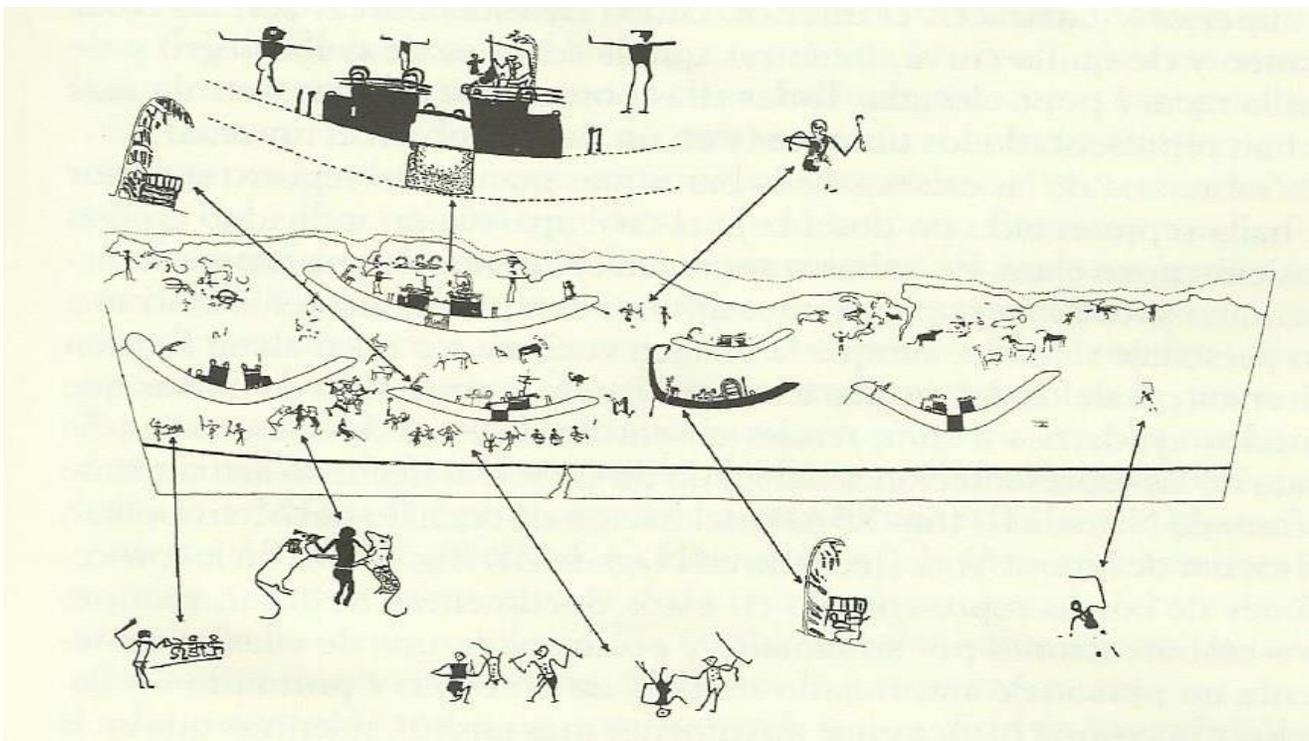
4.2 Barcas rituales

Otra forma en la que las embarcaciones se encontraron presente en el ámbito de las creencias fue en los rituales sagrados; en el periodo nagadiense, observamos que tanto las escenas de cacería como las procesiones de botes dominaron el registro iconográfico. En ellas, la barca sagrada constituyó el centro del ritual, al ser el medio de transporte por

de Abydos como centro principal del “protoreino” del Alto Egipto, el signo o imagen del halcón aparece para designar o simbolizar al “rey” en su calidad de fuerza de la naturaleza. También, otro dato importante a destacar, tiene que ver con los cinco títulos, que componen el protocolo faraónico, de entre los cuales, uno solo (el título de Horus) es el más antiguo y el único que tuvieron los reyes de la dinastía 0 y 1. Esto, expresa la consubstancialidad entre el cosmos, el dios Horus y el rey y representa la primera y más esencial definición de la persona del gobernante. (Cervello Autuori, 2017, pp 62-64)

excelencia concebido tanto para las divinidades como para la población, debido a su agilidad y uso generalizado.

Lo significativo que resultaron ser las barcas para la antigua mentalidad egipcia, quedó plasmado en las paredes de la tumba 100 de Hieracompolis (Imagen 8), perteneciente al periodo Naqada II, donde se encuentran representados 6 botes que comparten ciertas características como la falta de remos y la presencia de un timón de cola, pudiéndose diferenciar dos tipos: cinco de ellos de color blanco, poseen una forma de hoz y uno de color negro, con una forma más achatada, una popa alta y una cabina central.



8. Pinturas de la Tumba 100 de Hieracópolis. Parra, J. M. (2009). El Antiguo Egipto. Marcial Pons Historia, Madrid. p. 71)

Según Parra Ortiz (2009), existen diversos paralelos de este motivo iconográfico, tales como las representaciones del tejido de Gebelein y las del mango de cuchillo de Gebel el-Arak, que fueron presentadas anteriormente (imágenes 6 y 7). Pero, en la representación de Hieracompolis destacan dos tipos de embarcaciones, por su tamaño y posición, y en una de ellas se representa un personaje amortajado sentado en un trono y portando un flagelo,

mientras que en la otra aparece un personaje barbado, arrodillado y maniatado. Es posible reconocer alusiones a ciertas fases del ritual de *Heb Sed* o fiesta de rejuvenecimiento de las potencias regias, asociada a una procesión acuática en la temprana tradición egipcia. Durante la misma, el rey era el centro de atención puesto que resurgía de su propia debilidad para poder gobernar de la mejor manera a su pueblo. El festival se encontraba en vinculación con la re-creación del universo y la reinstauración del orden cosmológico por medio del cual rejuvenecían las potencias regias; por lo tanto, como rito de pasaje, generaba un cambio ontológico en el sujeto ritual, de la vejez y la decrepitud a la juventud y renacimiento de las fuerzas del rey. (Flammini, 2003)

Y, en este ritual, que ocupó un lugar importante en el calendario egipcio, se advierte que las embarcaciones fueron el principal medio de transporte para la procesión, y por ende, para efectuar el viaje de renovación del poder y la vigorosidad por parte del rey, que culminaba con la imposición del orden sobre el caos.

A través de lo expresado se constata que las embarcaciones destinadas a actividades religiosas y ceremoniales tenían funciones y características que las diferenciaban de aquellos destinados al comercio o al transporte como actividad principal, y desde sus orígenes se evidencia dicha separación ya que los botes rituales provenían de las canoas de pesca originarias del Nilo y los barcos tradicionales de aquellos con remeros y estandartes representados ampliamente durante este periodo.

4.3 Barcas funerarias

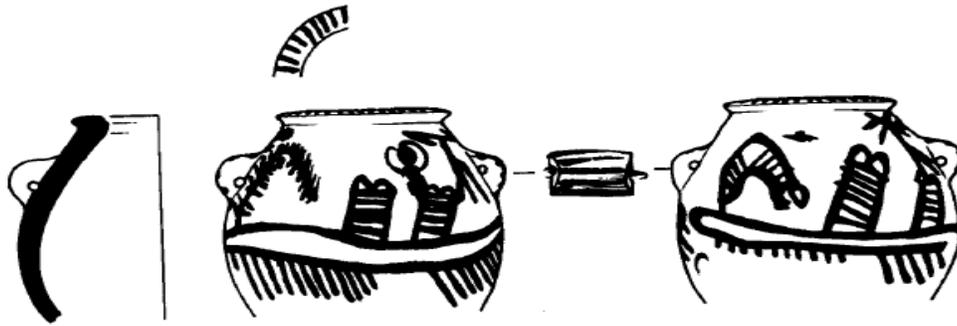
El barco como medio de transporte en el antiguo Egipto no solo transportaba bienes materiales o personas, sino que también, como mencionamos anteriormente cumplía funciones más allá de lo tangible; lo dicho puede ser evidenciado en las barcas funerarias, que, si bien no difieren de las demás en cuestiones de construcción o de características técnicas, si lo hacen en utilidad y en significado.

Un referente en cuanto a conocimientos sobre este tipo de embarcaciones es Hornblower (1930); para él los barcos funerarios del predinástico no fueron simples embarcaciones reutilizadas, sino que formaban parte de un ritual fúnebre desarrollado en el

agua, donde la centralidad de la embarcación era total al transportar tanto al fallecido como a las mujeres que lo acompañaban y danzaban, en representación de la diosa-madre que protege y custodia al muerto. Cada parte de dichos barcos estaba consagrada a un Dios, convirtiéndolos así, como dice Rosso (2007), en un símbolo de vida y resurrección que logra la fuerza de la vida (p.10); y en ellas destacaba la cabina central desde donde el difunto, bajo su insignia desplegada, dirigiría su periplo hacia un destino prefijado, representativo de su casa nativa.

La mayoría de los relatos sobre cómo eran los rituales, provienen de épocas posteriores, tales como los Textos de las Pirámides o el Libro de los Muertos; pese a esto, es posible reconocer antecedentes lejanos a través de la representación iconográfica de este tipo de práctica ritual. Sabemos que la procesión del cuerpo del fallecido comenzaba en su casa y finalizaba en el cementerio, y que el cruce del Nilo era un hito importante. Durante ese viaje las lloronas encabezaban la procesión, y eran seguidas por el barco que llevaba el sarcófago y, a continuación, por toda una comitiva y los objetos que permitirían al difunto tener una buena vida en el más allá. Pese al paso del tiempo, dichos rituales permiten rescatar la importancia y centralidad que poseía el barco en la vida de los egipcios y, sobre todo, en este tipo de ceremonias.

Las escenas funerarias más antiguas pueden conocerse, y comprenderse hoy en día, gracias al análisis de imágenes plasmadas en diferentes objetos que formaban parte de los ajuares funerarios, como mangos de cuchillos o vasos cerámicos que incluyen representaciones de barcos, y que nos permiten ver más allá de las características físicas y materiales de las embarcaciones, proporcionándonos un mensaje que en ocasiones contiene una carga enigmática. En muchos de ellos, pertenecientes sobre todo al periodo Naqada II encontramos la presencia de embarcaciones diseñadas con muchos remos y sobre ellas hombres, pero sobre todo mujeres con tres posturas diferentes; con los brazos en alto, con las manos en la cadera y cogidas de las manos (De Gregorio, 2007). Un ejemplo de dichos vasos, puede ser una pieza que se encuentra en el Ashmolean Museum de Oxford (Imagen 9), donde se ve representada la barca con sus numerosos remos y una única figura humana con los brazos en alto, agarrándose la cabeza.



9. Vaso cerámico con la presencia de una figura femenina sobre la cabina de un barco.
Crowfoot Payne, 2000; 107, fig. 41, 862. Oxford, Ashmolean Museum, n° de inventario:
19553566, Tebas.

Entendemos que la posición y el accionar de dichas mujeres puede encontrarse asociado a la función de los barcos que, como elemento “mágico” y a través de un viaje acuático, permitía concretar rituales de paso hacia la otra vida. En consecuencia, la presencia de las mujeres en los rituales representadas en los vasos, puede asociarse no solo con el duelo por el fallecido, acompañando al difunto a su morada final, sino también contribuyendo en la ceremonia de pasaje a través de una danza funeraria relacionada con la fertilidad y la idea de renacer.

Remarcar que era una procesión acuática, es muy importante, ya que el agua simbólicamente tenía una carga muy fuerte al ser el elemento de donde todo surgió de acuerdo a la cosmovisión egipcia¹⁵. Amerita destacar que la barca, en general simbolizó metafóricamente la idea de camino y de viaje -tanto de los dioses al cielo como del difunto

¹⁵ La cosmovisión egipcia tradicional, consideraba como elemento primordial al océano caótico, que está compuesto por las aguas primordiales, también llamadas Nun, cuya principal característica es ser agua oscura, inerte y estéril. Atun, inmerso en dicha agua, surge como agua primordial del mismo, dadora de vida y alimentos, también agua pura y fresca. Ambos, tanto Nun como Atun, “comparten la sustancia húmeda eterna en una unidad indisoluble, entendiendo por humedad, al dador de vida, en el sentido de la acuosa corporeidad plasmática-germinante del demiurgo” (Contestin, 2019, p.38). A su vez, en la cosmogonía hermopolitana, el surgimiento del túmulo divino que da origen a Ra, proviene también de un océano original, que representa al caos y del cual emerge la vida, el orden. Esta centralidad del agua en la cosmovisión egipcia, se ve en un fragmento de Hipólito de Roma donde dice: “Thales afirma que el principio y el fin de todo lo existente es el agua. Pues en primer lugar todas las cosas provienen de agua, en cuanto se solidifican y acaban deviniendo, otra vez, agua en cuanto se diluyen y se licúan y, en segundo lugar, todas las cosas flotan sobre las aguas. Todas las cosas, además se mueven y se hallan en un fluir constante, porque ellas con la naturaleza del primer hacedor de su devenir coinciden. Lo que no tiene ni principio ni final es divino” (Piulats, 2006 p. 243- 259).

al más allá-, de acuerdo a una concepción del cielo como una extensión de agua desde donde todo surgió (Schafer, 1986, p.236).

En relación a lo expresado, otra de las principales fuentes para comprender como era la visión de los egipcios sobre el paso al más allá, la encontramos en el Libro de los Muertos¹⁶, elaborado en el Reino Nuevo¹⁷. Si bien su escrituración es muy posterior al periodo que nos compete en este trabajo, lo que nos permite constatar es el rol central que las embarcaciones tenían para la sociedad egipcia, siglos después, en el proceso mortuario y en los relatos que lo describen, evidenciando así que los hallazgos del periodo predinástico son el germen de las creencias que posteriormente articularon la cosmogonía egipcia.

Sintetizando, es posible decir que los rituales aludidos están basados en una concepción especial sobre la muerte y la continuidad de la vida en el más allá. Recordemos que en el imaginario egipcio, la vida y la muerte o las creencias en un renacer post mortem ocuparon un lugar muy importante y que gran parte de las actividades cotidianas incluían ceremonias o ritos sagrados, sobre todo aquellas relacionadas con los viajes en barco; es por ello que el navío tuvo un peso tan importante en el inconsciente colectivo de la época, de manera que siendo el medio de transporte de los dioses –como testimonia el peine de Djepasó a ser también el elemento que aseguraba el rito de pasaje de la muerte al “renacer”.

Por lo tanto, podemos interpretar que simbólicamente el barco fue muy significativo en la vida diaria y estatal del antiguo Egipto. Tanto como medio de transporte de divinidades, como instrumento para viajar al más allá o como centro de los rituales; el significado que

¹⁶ El “libro de los muertos” es un texto funerario utilizado durante el Reino Nuevo; consistía en una serie de frases que guiaban y ayudaban al difunto en su camino hacia el más allá.

¹⁷ En él las referencias a las embarcaciones y al viaje que cualquier difunto debía emprender para llegar a la morada de Osiris son numerosas, y entre ellas destacan las relacionadas a los primeros conjuros. Allí es donde se relata y se dan las instrucciones para realizar de buena manera las primeras etapas del viaje al más allá y donde se puede entender gran parte de la cosmogonía egipcia y su visión sobre el equilibrio en el mundo, “En los Conjuros que aquí comienzan, se narra la Salida del Alma hacia la plena Luz del Día, su Resurrección en el Espíritu, su entrada y sus viajes en las regiones del Más Allá” (Conjuro I, Libro de los Muertos). Cada conjuro en su interior tiene una finalidad concreta y permite seguir una evolución del trayecto a recorrer, en esta compilación de conjuros podemos ver como la vida de los egipcios está sujeta a la vida futura. Una vez que el alma supera el Portal de la muerte, aparece en el más allá, guiado por las entidades divinas debe atravesar las tinieblas hasta que llega frente a Osiris. Allí tras pronunciar las formulas sagradas, el difunto y Osiris se hacen uno; posteriormente aparecen ante el tribunal de justicia donde tiene dos posibles fines, o reside por siempre en el *Duat* (el Mundo inferior) o es un espíritu santificado, donde comienza una vida libre y puede recorrer tanto el cielo, como la tierra o el inframundo, puede andar en la barca de Ra, transformándose en un dios.

poseían las embarcaciones fue central y se mantuvo con el tiempo logrando formar así parte de la cosmogonía egipcia, al ser uno de los elementos que permite el orden, el equilibrio de las fuerzas y al ser, simultáneamente, una viva alusión divina.

CONCLUSIONES

A modo de cierre de nuestra investigación, nos encontramos en posición de afirmar que la existencia y el uso de las embarcaciones desde tiempos muy tempranos entre los antiguos egipcios, fue relevante en diversos campos de la cultura nilótica.

No obstante, dicha importancia puede ser constatada en diferentes grados, de acuerdo a las actividades que requirieron la presencia de distintos tipos de embarcaciones. Con respecto al comercio y a la guerra, puede advertirse que su uso quedó materialmente testimoniado durante el predinástico, si bien es preciso señalar que a pesar de las mejoras efectuadas desde lo tecnológico y lo técnico no puede afirmarse que haya sido el medio más utilizado para el transporte de productos ni que hayan jugado un rol central en los combates¹⁸.

Muy diferente resultó ser su utilización como medio de transporte, generalizándose entre las distintas capas de la sociedad durante todo el período analizado. La abundante materia prima para la elaboración de barcas de juncos/papiros, la facilidad con la que se podía navegar el Nilo hasta la primera catarata y la velocidad con la que se podían surcar sus aguas, junto con la gran conectividad que ofrecía dicha corriente entre todas las poblaciones del valle, harían de la navegación una actividad esencial y de los barcos el principal medio de transporte. Por lo tanto, resulta entendible que dicha importancia fuese puesta en valor a través de los principales motivos iconográficos de las variadas producciones culturales de la época, en objetos –cuchillo, peine, cerámicas, tejido- o en escenas plasmadas en la pared de una tumba.

Asimismo, la presencia de embarcaciones jugó un papel clave en el plano de lo intangible, en la diversa práctica ritual, tanto durante el predinástico como en el dinástico

¹⁸ La principal modalidad de batalla de la época que nos compete es el enfrentamiento entre soldados en tierra firme, y el empleo de los barcos sería meramente como medio de transporte de las fuerzas; las primeras evidencias concretas de batallas navales las encontramos en épocas posteriores durante las campañas de Tuthmosis III o las defensas de Ramsés III.

temprano, ya sea en asociación a la renovación del poder –como marcan los indicios tempranos del festival *hed-sed-* como en relación al difunto –y su ceremonial de paso al más allá-. En ambos casos, lo ritual adquirió centralidad en la vida diaria de los egipcios, actuando de articulador social y permitiendo la participación colectiva –de hombres y de mujeres- en lo “sacro”, empapándolos así con lo sagrado, que gobernaba la vida del egipcio desde el inicio hasta el fin, justificando además su continuidad en el cosmos (Luco, 2019, p.23).

En esta instancia, amerita recordar que los egipcios concibieron al universo como un elemento compuesto por dos realidades, lo tangible y lo intangible, que dependía del equilibrio entre dos fuerzas equiparables, el orden y el caos, en un conflicto constante que demandaba equilibrio, es decir, *ma'at*, entendida como “el orden generado por la divinidad creadora en el inicio de los tiempos, una parte integral del universo, un aspecto inseparable e imprescindible del mismo, aquel que posibilita la constante renovación de la vida” (Loro, 2017, p.10). Asimismo, dentro de este orden cósmico inicial, se encontraba el orden social que la *ma'at* encarnaba para no transgredir el orden mismo del universo. Esta función tan importante para la sociedad egipcia –que se remonta hasta el neolítico-, y que posteriormente legitimó de la realeza divina, en una primera instancia fue representada en las creaciones culturales¹⁹ a través del motivo de las barcas y de figuras humanas que estructuran las composiciones en torno a la idea de contención del desorden, venciendo a las entidades del caos, permitiendo así la vida en el universo.

En suma, a través de un estudio centrado en lo cultural, y mediante el entrecruzamiento entre análisis técnico de los diferentes tipos de embarcaciones –basado en información arqueológica- con el análisis simbólico de la iconografía –cimentado en los testimonios connotados de la cultura material- fue posible reconocer, rescatar y poner de relieve la importancia detentada por la navegación y por las embarcaciones en la cotidianidad y en el imaginario de la antigua sociedad egipcia, reconociéndose especialmente su papel asociado a las comunicaciones, al comercio, a la guerra, al difunto, al poder celeste –dioses- y terreno –*heb-sed-*, y por ende, al orden y al equilibrio cósmico –*ma'at-*.

¹⁹ Un ejemplo, es el plato de cerámica (Museo Egipcio, El Cairo—CG 2076) decorado con un bote en forma de hoz y dos barcas pequeñas que arponean un hipopótamo.

BIBLIOGRAFIA

Agusti Torres, R. (2022). *Egipto predinástico y arcaico*. Recuperado de Academia.edu: <https://es.scribd.com/document/442945392/Egipto-Predinastico-y-Arcaico>

Agusti Torres, R. (2022). *Las tumbas reales de Umm el-Qaab*. Recuperado de Academia.edu: https://www.academia.edu/79596909/LAS_TUMBAS_REALES_DE_UMM_EL_QAAB

Agusti Torres, R. (2022). *La piedra de Palermo*. Recuperado de Academia.edu.: <https://www.studocu.com/latam/document/instituto-de-profesores-artigas/historia-antigua/la-piedra-de-palermo/24554615>

Arroyo de la Fuente, M.A. (2005). *Las culturas prehistóricas en Egipto*. Servicios de Gestión y Comunicación Liceus. Recuperado de Academia.edu: https://www.academia.edu/3048700/Las_culturas_prehist%C3%B3ricas_en_Egipto

Bard, K. (1994) *From farmers to Pharaohs. Mortuary Evidence for the Rise of Complex Society in Egypt*, Sheffield: Sheffield Academic Press.

Basch L. (1987) *Le musee imaginaire de la marine antique*. Institut hellenique pour la preservation de la tradition nautique, Atenas.

Campagno M. (2001) *¿Asia O África? El motivo predinástico del “Señor de los animales” en Estudios de Asia y África XXXVI*, vol.36, No.3. Estudios de Asia y África, El Colegio de Mexico, pp. 419-430.

Campagno, M. (2003). *Consideraciones sobre la organización sociopolítica anterior al advenimiento del Estado en el valle del Nilo*. En Cuadernos del Centro de Estudios de Historia del Antiguo Oriente. Volumen I, Pontificia Universidad Católica Argentina, Buenos Aires.

Camps Vives E. (2013) *Pensamiento y religión en el Antiguo Egipto. La historia de un mundo en abstracto*. Universitat de Barcelona, Barcelona.

Casson, L. (1995) *Ships and Seamanhips in the Ancient World*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London.

Cervelló Autuori, J. (1996) “Dinastía 0”, en *Revista de Arqueología* 183, pp. 6-15.

Cervelló Autuori J. (2011) *La aparición del Estado y la Epoca Tinita*. En Parra Ortiz, J. M. (Ed.) *El Antiguo Egipto Sociedad, Economía, Política*. (pp.69-124). Marcial Pons Historia.

Cervelló Autuori, J. (2001) (ed.) *África antigua. El antiguo Egipto, una civilización africana*. Actas de la IX Semana de Estudios Africanos del Centre d'Estudis Africans de Barcelona (18-22 de marzo de 1996). Aula Aegyptiaca-Studia 1. Barcelona. (pp. 7-17).

Cervelló Autuori, J., Pérez Largacha, A. & Vivas Sáinz, I. (Eds.) (2017). Horus, Khentiamentiú (¿y Osiris?). Reflexiones en torno a la doctrina de la realeza en el Egipto de los orígenes. En *Egiptología ibérica en 2017. Estudios y nuevas perspectivas* (1 ed., Vol. 1, pp. 61-86).

David R. (2003). *Handbook to life in Ancient Egypt, Revised Edition*. Ed. Oxford University press, New York, USA.

De Gregorio, E. (2009). *Estudio iconográfico de las imágenes femeninas de la cerámica predinástica de Nagada II*. *Trabajos de Egiptología*, 2009, n. 5, t. 1. Universidad de La Laguna, Centro de Estudios Africanos, pp. 277-285.

Flammini, R. (2003). *Ritualidad en el Antiguo Egipto, el Festival de Sed*. *Antiguo Oriente: cuadernos del Centro de Estudios de Historia del Antiguo Oriente*, vol. Nº. 1, Pontificia Universidad Católica Argentina, Argentina, pp. 87-104.

Gayubas, A. (2006). *Guerra, parentesco y cambio social en las sociedades sin Estado del valle del Nilo prehistórico*. En Estudios sobre parentesco y Estado en el Antiguo Egipto. Buenos Aires (Argentina): Universidad de Buenos Aires / Ediciones del Signo, pp. 51-73.

Gayubas, A. (2018). *Capacidad bélica y tecnológica náutica en el Valle del Nilo desde el periodo predinástico hasta la Dinastía III*. Revista Universitaria de Historia Militar, Volumen 7, Nº15. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, pp.127-149.

Gayubas, A. (2020). *Captura, ejecución, decapitación: reflexiones sobre guerra y poder en el antiguo Egipto durante los períodos Predinástico y Dinástico Temprano*. Rihao 21 (2020). Conicet, Argentina.

Gilbert, G. P. (2008) *Ancient Egyptian Sea Power and the origin of maritime forces*. Sea Power Center, Department of Defence. Australia.

Goerlich J.M.B. (2009) *La barca solar en el Antiguo Egipto*. Revista Ars Longa, num. 18, Universitat de Valencia, España.

Gordon Childe, V. (1936). *Man makes himself*. A Mentor Book, The New American Library, New York, USA.

Hassan, F.A. (2000). *Los comienzos de la civilización en Egipto*. Boletín Asociación Española de Egiptología (BAEDE), nº10. Madrid, pp. 7-31.

Hornblower G. (1930), *Funerary designs on Predynastic Jars*, The Journal of Egyptian Archaeology, Vol. 16, No. 1/2, pp. 10-18.

Kemp B. J. (1989), *Ancient Egypt, Anatomy of a Civilization*, Routledge – Taylor & Francis Group, Londres, Reino Unido.

Loro Andres, A. (2017). *Maat Orden cosmico y justicia social en el Antiguo Egipto*. Proyecto TFG Humanidades, Universitat Oberta de Catalunya, Barcelona.

Luco Contestin E. (2019) *La religión del Antiguo Egipto: la naturaleza de la cosmovisión egipcia antigua: ensayo de interpretación y modelización*. Sb Editorial, Buenos Aires.

Moreno García, J. (2004) *Egipto en el Imperio Antiguo* Bellaterra, Barcelona.

Parra Ortiz J.M. (2009) coord. *El antiguo Egipto*, ed. Marcial Pons, Ediciones de Historia, Madrid.

Pérez-Accino C. y Pérez-Accino J. R. (2007). *Himnos caníbales y tierras duplicadas. Dualidad, tiempo y silencio en la religión egipcia antigua*. 'Ilu. Revista de Ciencias de las Religiones, N° XIX, pp. 23-41.

Piulats, O. (2006). *Egiptosophia. Relectura del mito al logos*. Kairós, Barcelona.

Presedo Velo F.J. (1995) *Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*, Víctor Alonso Troncoso (coord.). A Coruña: Universidade, 1995, ISBN 84-88301-13-8, págs. 37-54.

Rosso, A. M. (2007). *Proyección Simbólica de las barcas en el Antiguo Egipto*. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de historia. Facultad de filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

Rubio Campos J. (2009) *La estructura económica de intercambio del Egipto faraónico hasta la conclusión del Imperio Nuevo*, Boletín de la Asociación Española de Egiptología, N°. 19, pp. 77-99.

Schafer H. (1986) *Principles of Egyptian Art*. Oxford: Griffith Institute, Oxford, Reino Unido.

Seidlmayer, S. J. (2007) “El origen del Estado en el antiguo Egipto”, en Boletín de Arqueología PUCP 11, pp. 325-351.

Spencer, A.J. (1993). *Early Egypt: The rise of civilization in the Nile Valley*. Trustees of the British Museum by British Museum Press. London.

Trigger, B. (1985) *Los comienzos de la civilización egipcia*. En: Trigger B, Kemp B, O'Connor D y Lloyd A. *Historia del Antiguo Egipto*, Barcelona, Crítica.

Usai D. y Salvatori S. (2007) *The oldest representation of a Nile boat*, *Antiquity* Volume 081 Issue 314, Cambridge, Reino Unido.

Van Hulle, D. (2018). *Boat Symbolism in Predynastic and Early Dynastic Egypt: An Ethno-Archeological Approach*. *Journal of Ancient Egyptian Interconnections*, vol 17. Tucson, pp. 173-187.

Ward C. (2010). *From River to Sea: Evidence for Egyptian Seafaring Ships*, *Journal of Ancient Egyptian Interconnections*, Vol. 2:3, pp. 42-49.

Wengrow, David (2007) *La arqueología del Egipto arcaico. Transformaciones sociales en el noreste de África (10000-2650 a.C.)*. Barcelona, Bellaterra.

Wetterstrom, W. (1993) *Foraging and Farming in Egypt: The Transition from Hunting and Gathering to Horticulture in the Nile Valley*, en Shaw T. et al. *The Archaeology of Africa : Foods, Metals, and Towns*, 165–226, 750–833. London: Routledge.

Wilson, J.A. (1953). *La cultura egipcia*. Fondo de Cultura Económica. México.