

A EMBARCACIÓN DO PETROGLIFO LAXE AUGA DOS CEBROS. (PEDORNES, SANTA MARÍA DE OIA, PONTEVEDRA)

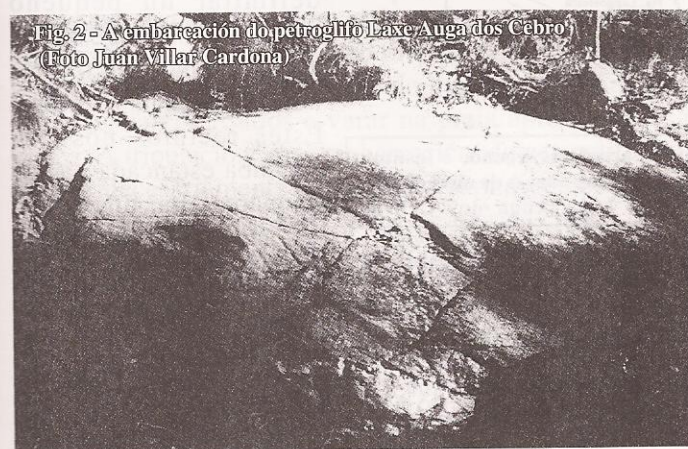
Por: Fernando Alonso Romero

O DESCUBREMENTO

O petroglifo Laxe Auga dos Cebros, bautizada así polos seus descubridores: Pablo Novoa Álvarez, José A. Sanromán Veiga, Fernando Javier Costas Goberna e María Veiga Moreira, foi descuberto recentemente en Pedornes, moi



preto de Santa María de Oia (Pontevedra). Forma parte dun amplo conxunto rupestre que se atopa repartido polos arredores. Un dos seus descubridores, Pablo Novoa Álvarez, presentouno no III Congreso Gallaecia que se celebrou en A Garda no ano 1993. Pablo Novoa destacou entre outros



motivos rupestres, a presenza dunha estraña embarcación que aparecía rodeada de cuadrúpedes (Fig. 1 e 2). O tema desta comunicación é precisamente o estudo desa embarcación, con independencia das representacións de animais que foron gravados ao seu lado e dos demais motivos

rupestres que están nas súas proximidades, pois deles se ocuparán os seus descubridores noutro traballo. O petroglifo atópase nunha rocha case plana, ao borde dun pequeno regato chamado río do Vilar pola súa proximidade á aldea deste nome e a un km., aproximadamente, da orella do mar. Cando foi descuberto, a principios do 1993, dita rocha estaba cuberta de terra, soamente afloraba a súa parte superior na que se vían algúns cuadrúpedes. Foron os seus descubridores os que limparon toda a superficie, retirando a capa de 20 cm. de terra que cubría aos demais animais e á embarcación. Lamentablemente, a parte central da embarcación desaparecera ao desgaxarse, en data indeterminada, un fragmento da rocha sobre a que fora gravada. De todos os xeitos, como se conservan en bo estado os trazos da proa e popa, é posible indagar gran parte das súas características, así como efectuar unha reconstrución ideal (Fig. 3).

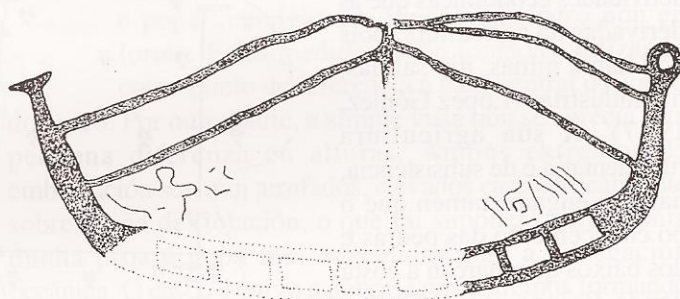


Fig. 3 - A sección punteada do debuxo corresponde á reconstrución ideal da parte do petroglifo que se perdeu.

BREVE HISTORIA E DESCRICIÓN DO ENTORNO

Antes de centrarnos na descrición e análise da embarcación, é conveniente dar algúns datos xerais sobre o entorno costeiro, que quizais poda axudarnos a comprender mellor a existencia deste gravado rupestre tan sorprendente e sen paralelo algún no corpus xeral dos petroglifos galegos.

A freguesía de San Mamede de Pedornes atópase nunha ladeira da cadea montañosa que vai dende A Garda ata Baiona, diante dunha costa rochosa moi perigosa para a navegación (Fig. 4). Atópase preto do Mosteiro de Oia: "A primeira proba documental que temos sobre este Mosteiro, e que nos permite fixar non a fundación, senón a data coñecida da súa existencia, é a doazón do rei Alfonso VII, datada en Tui o 26 de Xuño de 1137, e confirmada por

Alfonso XI, en Burgos, a 15 de Novembro de 1334. Nela, o rei concede ao abade Pedro, do Mosteiro de Oia, a metade das igrexas de Erizana e A Garda e a totalidade da de Mougás, Pedornes, Burgueira, Lourezá e O Rosal (De Sá Bravo, 1972, 303)"; aínda que se supón que antes desta data había xa no lugar dos seu emprazamento algún tipo de eremitorio. A situación do

Mosteiro, ao borde do mar, influíu nas características da súa construción. Na fachada occidental, levantada sobre unha pequena praia, construíuse un sólido muro de contención, e para a súa defensa contra os ataques de piratas, houbo un tempo no que o Mosteiro dispoñía de varias pezas de artillería que manexaban os propios monxes. Na actualidade é de propiedade particular, que permite a utilización da igrexa como parroquia. Na freguesía de San Mamede de Pedornes, segundo o catastro de Ensenada, non existían no século XVIII outras actividades económicas que as derivadas da agricultura, pois non había minas, nin salinas, nin industrias (López Gómez, 1987). Á súa agricultura rudimentaria e de subsistencia, hai que engadir tamén que o bo coñecemento das pedras e dos baixos que marcan a costa dende Baiona ata A Garda, permitiu ás comunidades desa zona realizar faenas de pesca de baixura nunhas augas moi perigosas e case sempre con grandes ondas (Rodríguez Rodríguez, B.M., 1993). Aínda

que é unha pesca ocasional que se efectúa sobre todo no verán e que se complementa tamén coa recollida de algas para o abonado dos campos (Romaní Barrientos, 1990, 54). No coñecido castro do monte Santa Tegra (A Garda) atopáronse restos de diferentes peixes e mariscos, como na maioría dos cuncheiros dos castros marítimos galegos, o que demostra que as actividades pesqueiras que se realizan na costa sueste de Galicia teñen unha tradición que se remonta á chegada dos romanos.

O único porto existente na actualidade na freguesía de Pedornes é o de Oia. Fórmase unha reducida enseada areosa,

rodeada de baixos rochosos, á que os expertos pescadores da zona acceden coas súas gamelas de fondo plano, que varan sobre a area e que despois arrastran sobre rolos ata depositalas na rampla de acceso ao peirao de recente construción. Este sinxelo procedemento de utilizar as praias como portos naturais, moi frecuente nas costas do Noroeste

Peninsular, sobre todo nos lugares onde se empregan embarcacións de fondo plano, como as gamelas da A Garda ou as *masseiras* de Caminha (Portugal), ten unha orixe moi remota condicionada non só polas augas pouco profundas e con perigosos baixos, senón tamén polas mareas, que permiten que as embarcacións se queden en seco co refluxo, o que facilita o desembarco, carga e descarga, así como o carenado e reparación dos barcos. Cando as dimensións da praia son reducidas e había rochas en ambos extremos, como no caso de Santa M^a de Oia, que non chegaban a cubriren coas mareas, os pescadores adoitaban levantar pequenos diques ou muros de contención, chamados *gamboas*, ou *camboas*, para delimitar un pequeno espazo interior entre a praia e o mar unindo así co dique ambos extremos rochosos. Estes recintos nos que quedaba estancada a auga da marea alta, tiñan unha soa abertura que se tapaba

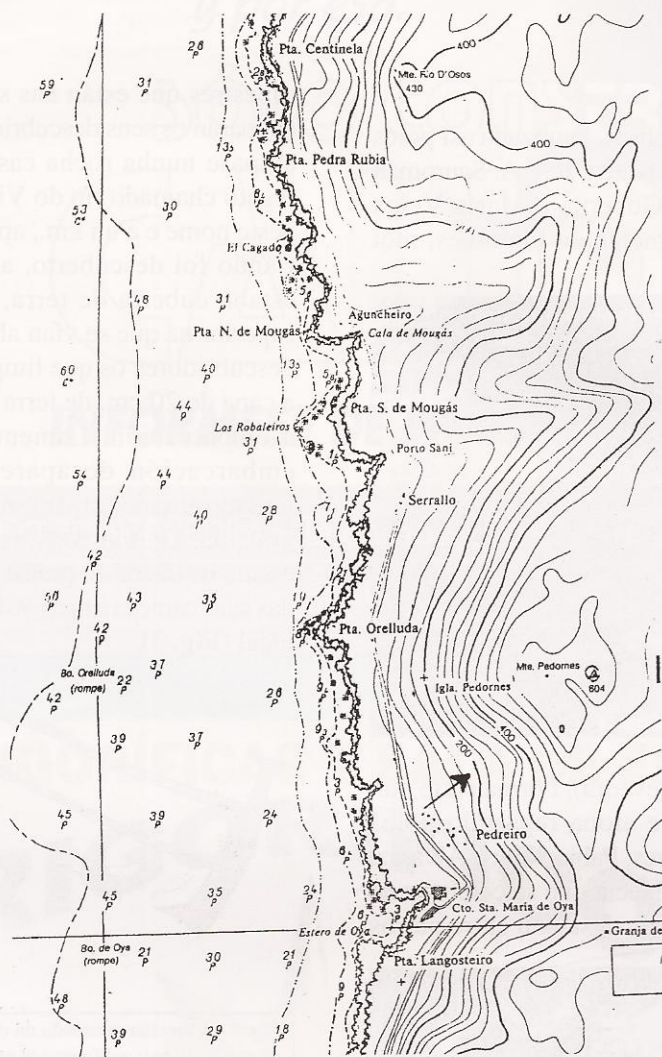


Fig. 4 - Carta náutica da costa de Pedornes e arredores segundo o Instituto Xeográfico da Mariña. Ano 1962. Equidistancia entre curvas de nivel 40 m. A frecha indica a situación do petroglifo Laxe Auga dos Cebros.

cunha rede ou estacada de madeira, para que saíra a auga coa marea descendente, pero non así os peixes que entraran e que se quedaban en seco sobre o leito areoso da praia. A tecnoloxía deste tipo de pesqueiras foi moi utilizada en Galicia; os monxes do Mosteiro de Santa María de Oia dispoñían dunha destas *gamboas* diante precisamente do seu Mosteiro, que estaba formada por un dique que ía de norte a sur por diante da praia e que antigamente servía tamén de protección das gamelas que se varaban na praia (Alonso Romero, F. 1978, 138). No porto natural de Axamúndez, da parroquia de Pedornes, había outra *camboa*

que, segundo a lenda popular da zona, foi construída fai máis de douscentos anos grazas a un tesouro de moedas de ouro que se atopou ao arar unha finca de Pedornes coñecida do nome de Cova Diñeiro (García Alén, A. 1979, 325). Este tipo de lendas, como sinalou García Alén no seu estudio sobre a voz *camboa*, entra dentro do ciclo tradicional das lendas relacionadas cos castros e xacementos arqueolóxicos (p. 235). O cal é un indicio claro da antigüidade da *camboa* de Pedornes, que no século pasado conservaba aínda unha forma de sección triangular cunha base de máis de catro metros de anchura, dous metros de alto e uns vinte metros de largo (Fig. 5).

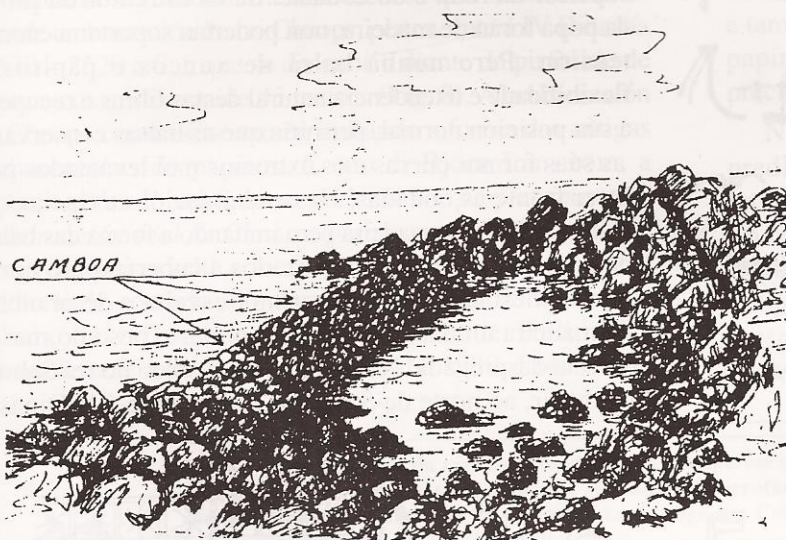


Fig. 5 - "Camboa" de Pedornes (Oia). Debuxo de Remigio Nieto. Ano 1978. (García Alén, A. 1979)

Neste contexto xeográfico é onde foi gravada fai centos de anos a embarcación que estudamos. Entón, naturalmente, non existía o mosteiro, e posiblemente tampouco había *camboas*, pero a costa era igual de perigosa que agora. Para achegarse á beira era necesario dispoñer de embarcacións de fondo plano e de pouco calado que puideran navegar sobre os baixos fondos e varar na praia aproveitando a marea. A tripulación desa embarcación do petroglifo tiña que ser necesariamente moi experta para desembarcar na costa de Oia incluso con bo tempo e mar en calma. Todo isto, supoñendo que o autor ou autores deste gravado foran membros da tripulación, que desembarcaran para facer augada ou para proveirse de caza. De aí quizais o feito de que o petroglifo estea ao borde dun regato e a embarcación rodeada de cuadrúpedes. Sobre a súa finalidade simbólica só podemos facer suposicións ao igual que sobre os seus autores, aínda que é moi dubidoso que sexa obra de nativos do lugar, pois a forma de representar aos cuadrúpedes é totalmente descoñecida no corpus dos petroglifos galegos e, sobre todo, porque a embarcación aínda que dentro do seu esquematismo, mostra características que só se advirten despois de estar moi familiarizados con ela.

ANÁLISE DA EMBARCACIÓN

Polas características dos sucos que delimitan a forma dos animais gravados próximos á embarcación, non cabe dúbida de que son contemporáneos e constitúen un conxunto coherente, formado por un grupo de animais que corren todos eles na mesma dirección, é dicir, a que segue a embarcación, a xulgar pola posición da súa proa, que con respecto ao horizonte xeográfico real apunta ao sur. Os sucos que debuxan a embarcación son de sección en U sen arestas e moi desgastados, información que aínda que indica unha grande antigüidade, non nos serve para datar o petroglifo, como tampouco o feito de que estivera soterrado ata o seu descubrimento en 1993. Debemos polo tanto fixarnos nas características da embarcación para coñecer de que tipo se trata e a que época corresponde.

Aínda que non se conserva o fragmento da rocha na que se gravou gran parte do casco e do mastro, a proa e a popa da embarcación vense perfectamente ben, o que nos permite saber que ten unha eslora de 1,42 m. e que o mastro mide 65 cm., medido dende o tope ao fondo do casco, cuxo puntal é de 10 cm. A proa, que termina nun remate circular, mide 55 cm. e a popa 56 cm. Un centímetro de diferenza quere dicir que a embarcación que serviu de modelo tiña unha proa e popa xemelgas en dimensións, pero non en forma. Estas medidas están tomadas utilizando como punto de referencia a base central do fondo do casco. Por outra parte, a simple vista non se aprecia esta pequena diferenza en alturas. Ambos extremos da embarcación son moi arrufados, elevados case verticalmente sobre a liña de flotación, o que fai supoñer que dispoñía dunha proa e popa moi adecuadas para a navegación oceánica. O casco é curvo e dóbrase nos extremos formando un ángulo de case 90° na proa e a popa. É dicir, máis próximo á proa que a popa. O que constitúe tamén un dato moi importante como imos a ver. Do tope do mastro parte un estai que se afianza na popa preto do seu caperol (remate). Un segundo estai de popa que vai por debaixo do anterior amárrase tamén á popa, pero nun punto máis próximo á súa unión coa regala. Este segundo estai de popa podería ser a ostaga da verga posto que, lixeiramente por riba da súa unión ao mastro, está o estai de proa que chega ata esta última e que vai amarrado á parte interior da roda, moi preto da súa base. A verga da vela non está representada, aínda que tiña necesariamente que levala izada ao ir navegando e aproximada todo o posible ao tope do mastro. De aí, pois, o feito de que o estai de proa estea amarrado ao mastro por enriba do segundo estai de popa, que en realidade non é un estai, senón a ostaga da verga, aínda que cumpre tamén en parte a función dun estai debido á peculiar característica da popa, que se mantén ergueita precisamente pola tensión

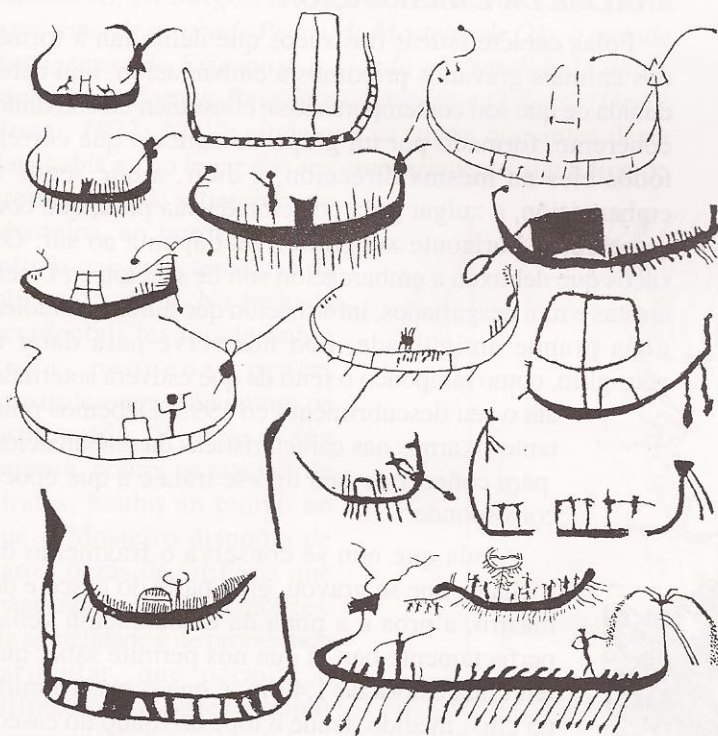


Fig. 6 - Embarcacións predinásticas representadas nos gravados de Nubia (Segin Björn Landsström), 1970, 16).

dos estais da ostaga. Do tope do mastro, exactamente do mesmo punto de onde parte tamén o estai de popa, sae un estai con pernada, é dicir, bifurcado, un de cuxos extremos vai amarrado ao remate ou caperol circular da roda, e o outro un pouco máis abaixo. É moi curiosa esta pernada de estai, posto que a tensión que soporta divide-se ao bifurcarse en dous estais, o que nos permite pensar que a súa función é unicamente a de manter levantado o extremo da proa, aínda que permitíndolle unha certa flexibilidade, aspecto que queda ben reflectido no petroglifo, pois as liñas deste estai con pernada son lixeiramente onduladas. Podería ser tamén que en lugar dun estai con pernada houbera un motón, xa que os motóns aparecen representados por primeira vez en relevos exipcios da Sexta Dinastía (2429) (Landström, B. 1970, 51). Pero en ambos casos, a función de dito estai sería a mesma que sinalamos.

Cos datos que describimos, o lector experto en arqueoloxía naval xa se daría conta de que temos ante a

nosa sorprendida mirada nada menos que a representación gráfica dunha balsa de papiros ou de xuncos. Deixei para o final a descrición dos trazos do casco e dos remates de proa e popa por ser os máis representativos deste tipo de embarcacións. No pequeno fragmento que se conserva do casco vemos uns trazos verticais separados por dous rectángulos e o comezo dun terceiro que está incompleto. Estes trazos reflecten as ataduras das faces de papiros cos que se construían os cascos das balsas en Exipto e Mesopotamia (Fig. 6). Para manter a curvatura do casco e os seus extremos levantados era necesario que os estais de proa e popa foran amarrados precisamente á parte superior da roda e do codaste. Se os extremos da proa e da popa foran de madeira, non poderían soportar a enorme tensión. Pero nunha balsa de xuncos e papiros, a flexibilidade e a tendencia natural destas fibras a recuperar a súa posición normal, permitía que as balsas conservaran as súas formas curvas e os extremos moi levantados para facer fronte ás ondadas. Nas embarcacións exipcias que se construían con madeira pero imitando a forma das balsas de papiro, os estais ían amarrados á cuberta, pero nunca á proa mesma porque ao ser moi esvelta e de pranchas de madeira unidas, non podía soportar o peso do mastro coa vela despregada. No templo – mausoleo do rei Sahure, en Abusir, ao norte de Saqqara, pertencente á V Dinastía

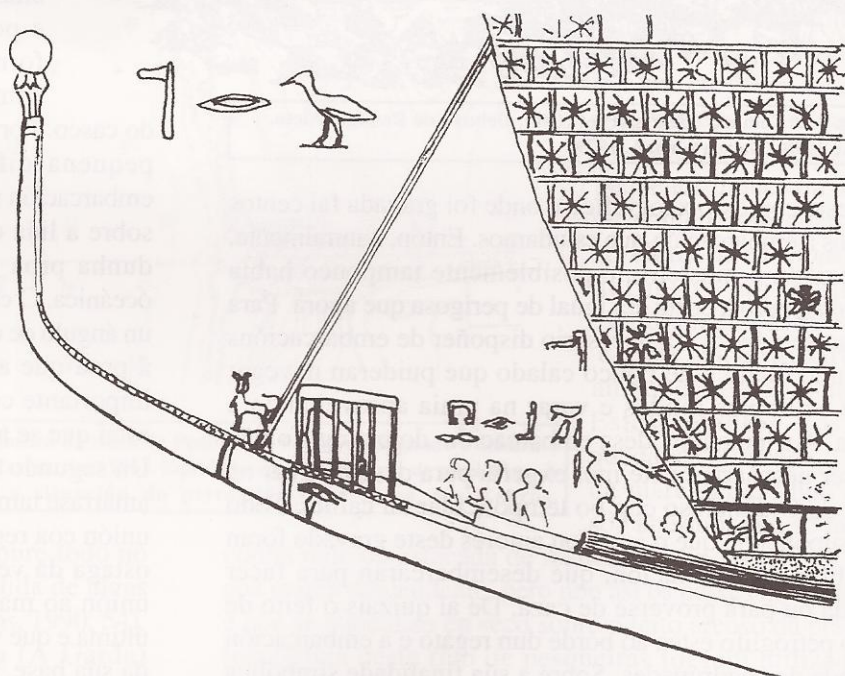


Fig. 7 - No templo-mausoleo do rei Sahure, (en Abusir, ao norte de Saqqara), pertencente á V Dinastía (2520-2400 a.C.), consérvase este fragmento dun relevo no que vemos a proa da embarcación real provista dunha gran vela rectangular moi decorada. O estai de proa afíanzase ao pé da proa diante do baldaquino real. Aínda que é unha embarcación de madeira a súa construción imita as formas das antigas balsas de papiros. A proa, moi esvelta e recta, remata nunha flor de loto a medio abrir coroada polo disco solar.

(2520 – 2400 a.C.) consérvase o fragmento dun relevo no que se pode ver a proa da embarcación real provista dunha grande vela rectangular moi decorada (**Fig. 7**). É unha proa recta, moi alta, á que non vai amarrado ningún estai polas razóns que vimos. O estai de proa afiánzase a un amarre fixo preto da proa, pero na cuberta. Landström chama a atención sobre o que podería ser un asento cuberto por un baldaquino ao pé da proa, *probably intendend for The King's chair*, (1970, 59). Diante precisamente dese baldaquino vai amarrado o estai de proa. As liñas do casco da embarcación son moi parecidas á da balsa de papiros, aínda que neste caso se trata dunha embarcación construída con pranchas de madeira seguindo a mesma técnica que se utilizou na grande embarcación do rei Cheops, pertencente á IV Dinastía (2630 – 2520 a.C.), que se descubriu diante da pirámide de Giza, e cuxa eslora mide 43 metros (**Fig. 8**). A embarcación de Cheops construíuse tamén imitando a forma das antigas embarcacións de papiros. Como di Björn Lanström, a embarcación do rei Sahure *podería ser perfectamente a embarcación real de Cheops, pero con vela* (1970, 58). A súa proa, moi esvelta e recta, termina nunha flor de loto a medio abrir, coroada polo disco solar; a partir da V Dinastía e baixo a influencia dos sacerdotes de Heliópolis intensificouse o culto solar (Jenkins, N, 1980, 134). Como

soamente se conserva un fragmento da embarcación non sabemos como sería a terminación da popa, aínda que supoñemos que parecida á embarcación de Cheops. A proa da embarcación de Laxe dos Cebros termina tamén nun remate circular, que podería ser perfectamente o disco solar, aínda que construído con papiros e xuncos dobrados. A súa popa, polo contrario, parécese á proa da embarcación de Cheops e doutras embarcacións exipcias. A súa forma de cáliz, que imita unha flor aberta, nas embarcacións de papiros facíase atando fortemente o talo na terminación da proa e dobrando os extremos das faces de papiros, cuxas puntas cortábanse todas ao mesmo nivel para darlle esa forma plana que vemos no petroglifo de laxe dos Cebros e tamén nas embarcacións construídas con madeira ou con papiros. A orixe polo tanto deste remate de proa, está precisamente no das balsas de papiros.

Na **Fig. 6** móstranse diversos tipos de embarcacións predinásticas, nas que podemos observar os trazos que representan as ataduras e as faces de papiros do seu casco. En realidade eran balsas moi parecidas á embarcación de Laxe Auga dos Cebros. Na (**Fig. 9**) vemos unha embarcación nubia de papiros, datada entornao ao ano 2000, con eses mesmos trazos verticais no costado e cos estais de proa e popa atados aos seus extremos para manter a curvatura da

balsa, que se reforza incluso cun tortor lonxitudinal que vai por riba da regala da embarcación, atado tamén á proa e á popa. O tortor consistía en varios cabos que se retorcían para aumentar a tensión e corrixir así a arrufada da balsa. Este sistema utilizábase moito nas embarcacións exipcias, incluso nas construídas con pranchas de madeira. O mastro está tamén máis preto da proa que da popa. Nas embarcacións exipcias a posición do mastro variou a partir da V Dinastía (2400 a.C.). Antes colocábase moi preto da proa, pero coa experiencia e o cambio de características das embarcacións foise achegando cada vez máis ao centro do casco, ata alcanzar esa posición cara ao ano 1500 a.C., circunstancia que Casson interpretou coma un fenómeno debido á experiencia que adquiriron os exipcios ao navegar con vento contrario (Casson, L. 1971, 19). Na (**Fig. 10**) vemos o gravado doutra balsa de xuncos datada en torno ao ano 2000 a.C. Procede dun abrigo rochoso ao sur do lago Aral, na orella do río Oxus (Amu-Daria). É unha representación moi imperfecta. Leva vela triangular e os estais están mal representados xa que non poden ir amarrados á verga. Pero é unha testemuña do emprego deste tipo de embarcacións fora da área exipcia (Kellr-Tarnuzzer, K. 1953, 180).

Fig. 8 - Detalle da proa da embarcación de Cepos. Compárese o seu tamaño coa altura da persoa así como o seu aspecto e arrufadura semellante á da embarcación do petroglifo Laxe Auga dos Cebros.

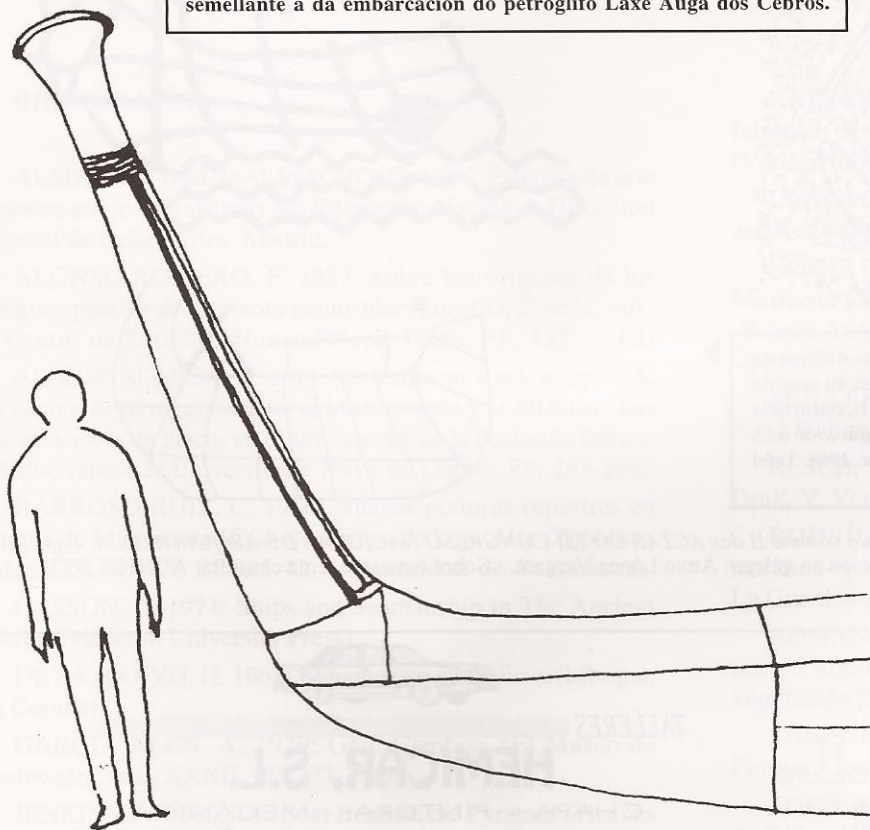


Fig. 9 - Embarcación de papiros gravada nunca roca de Nag Kolorodna. Datada entorno ao ano 2040 a.C. (Almagro, B.M. e Almagro G. 1968, fig. 84)

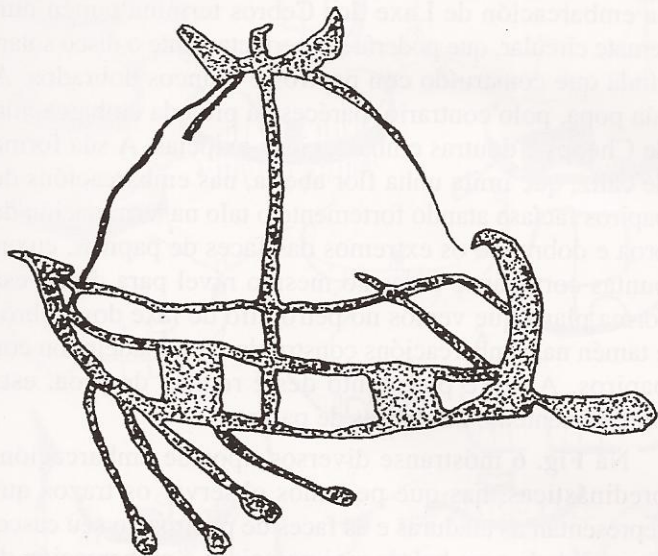


Fig. 10 - Gravado dunha embarcación de xuncos localizado ao sur do lago Aral a orelas do río Oxus. (Segundo Séller-Tarnuzzer, K. 1953, 180.).

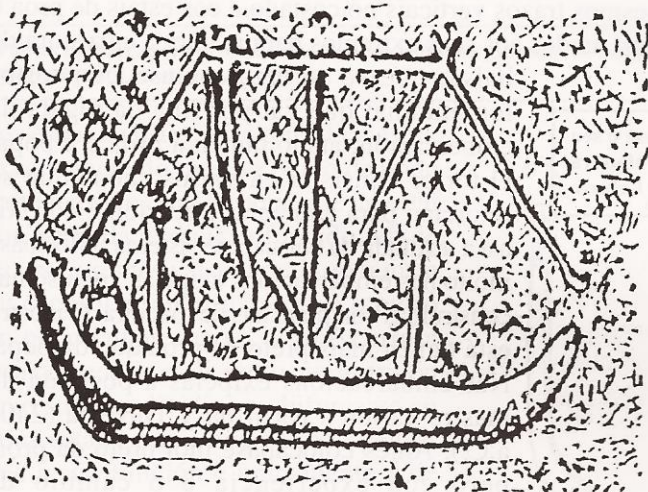


Fig. 11 - A embarcación de xuncos da figura A atópase no dolmen de Antelas (Oliveira de Frades, Viseu). No orixinal aparecen en sentido vertical (Shee Towhig, E. 1981). Compárese coa embarcación B, construída con papiros, que foi gravada nunca tabilla de marfil do ano 2960 a.C. e que se atopou en Abydos (Exipto). (Segundo Müller.Karpe, 1968, Tafel 34, fig 15)

CONCLUSIÓNS

De todo o que vimos podemos sacar xa algunhas conclusións:

1º.- O petroglifo de Laxe dos Cebros mostra un tipo de embarcación construída con papiros ou xuncos e de orixe ou influencia exipcia.

2º.- É o primeiro gravado rupestre que aparece no noroeste da Península Ibérica no que se representa unha embarcación de papiros con vela. Sen embargo, hai outros exemplos na provincia de Cádiz e en Portugal que atribúo ao terceiro milenio (Alonso Romero, F. 1993. Fig. 11, 12, 13).

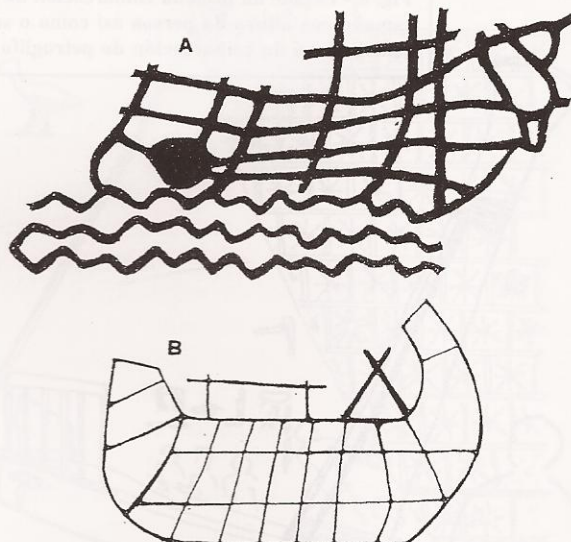
3º.- Pola posición do mastro próximo á proa podemos datala antes do ano 2400 a.C.

4º.- A decoración da proa co seu motivo solar que despois imitouse nas embarcacións de madeira, coma a do rei Sahure, danos a data tamén entre o 2520 e o 2400 a.C.

5º.- As liñas do casco parécense ás da embarcación de Cheops, da IV Dinastía (2630-2520 a.C.), cuxa construción está inspirada nunha balsa de papiros.

6º.- En consecuencia podemos dicir que o petroglifo de Laxe dos Cebros reproduce un tipo de embarcación que se utilizaba nas costas exipcias xa antes do 2500 a.C.

7º.- A esta análise haberá que unir as conclusións que se deduzan do estudo dos animais que rodean a embarcación.



(Separata do volume II das ACTAS DO XII CONGRESO NACIONAL DE ARQUEOLOXÍA. Vigo 1993)
Tradución ao galego: Anxo López Vergara. <Sobre o mesmo tema consultar AUNIOS Nº 11>



Hemicar, S.L.

Pintura al horno
Bancada de Carrocería



TALLERES

HEMICAR, S.L.

CHAPA - PINTURA - MECÁNICA

Avda. Médico Ballina, 5
LÉREZ -PONTEVEDRA

Teléf.: 986 870 045
Móvil: 689 300 438
Particular: 986 852 525

Fig. 12 - As embarcacións de papiros nas pinturas rupestres de Laja (Barroso Ruíz, C. 1980)

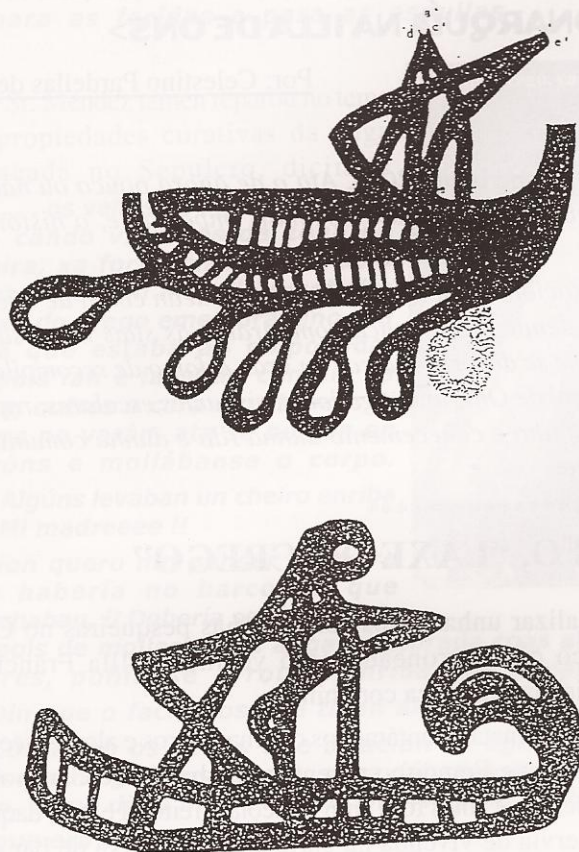
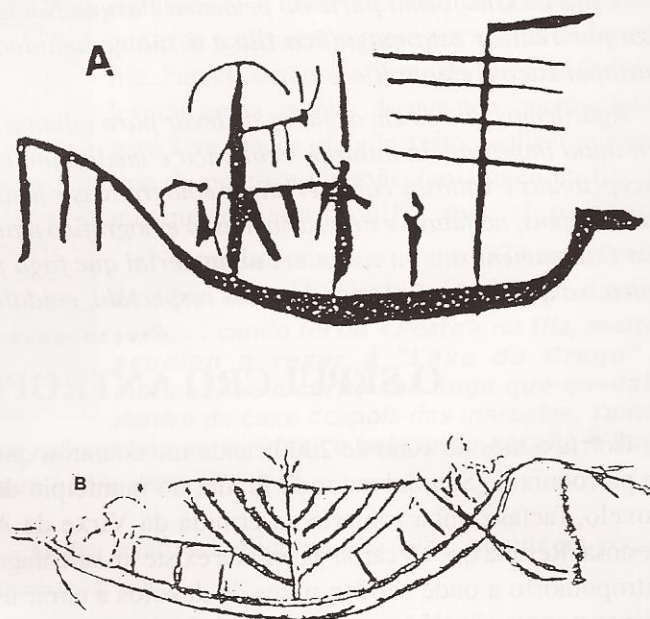


Fig. 13 - Na figura A reproducíase a pintura da Cueva de las Palomas (Tarifa, Cádiz). Ten todo o aspecto de ser unha embarcación construída con xuncos ou papiros (Topper, Uwe e Uta, 1988, 163). Na fig. B, o gravado rupestre dunha embarcación predinástica de Khor é Salam (Nubia). A proa é horizontal e a popa córvase lixeiramente cara abaixo cunha especie de cinta que colga. Ambos aspectos obsérvanse tamén na embarcación A. O mastro da embarcación B leva unha vela triangular (Resch, W.F.E. 1967, fig. 21)



BILIOGRAFÍA

ALMAGRO, B.M. y ALMAGRO, G. 1968: Estudios de arte rupestre nubio (Ministerio ed. Educación Nacional. Dirección General de Bellas Artes, Madrid).

ALONSO ROMERO, F. 1987: Sobre los orígenes de los antiguos puertos del noroeste peninsular (Lucerna, 2ª serie, vol. II Centro de Estudios Humanísticos. Porto, PP. 135 - 163)

ALONSO ROMERO, F. 1993: Los testimonios más antiguos de los medios de navegación entre el Mediterráneo y el Atlántico. Las embarcaciones de juncos en el arte rupestre de la Península Ibérica. (Mediterráneo, 2. Universidade Nova de Lisboa, PP. 265-284).

BARROSO RUIZ, C. 1980: Nuevas pinturas rupestres en Jimena de la Frontera (Cádiz): Abrigo de Laja Alta (Zephyrus, vol. XXX-XXXI, PP. 23-42. Universidad de Salamanca).

CASSON, L. 1971: Ships and Seamanship in The Ancient World (Princeton University Press).

DE SÁ BRAVO, H. 1962: El monacato en Galicia. (Librigal, La Coruña).

GARCÍA ALÉN, A. 1979: Gall. Camboa. (El Museo de Pontevedra, vol. XXXII, PP. 233-238).

JENKINS, N. 1980: The Boat Beneath the Pyramid (Thames & Hudson. London).

KELLER-TARNUZZER, K. 1953: Dreiundvierzigstes Jahrbuch der. Schweizerischen Gessellschaft für Urgeschichte (Verlag Huber & Co. Frauenfeld).

LANDSTROM, B. 1970: Ship of. the Pharaohs (Doubleday and Co. New York).

LÓPEZ GÓMEZ, 1987: Las rutas del monasterio de Santa María de Oia en la feligresía de San Mamed de Pedornes (Boletín Avriense, vol. XVII, PP. 243-273. Museo Arqueológico. Orense.)

MÜLLER-KARPE, H. 1968: Handbuch der Vorgeschichte. Band II. Jungsteinzeit. (C.H. Beck. München).

RESCH, W.F.E. 1967: Die Felsbilder Nubiens (Akademische Druk. V. Verlagsanstalt. Graz. Austria).

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, B.M. 1993: Toponimia marítimo-costera de la zona de la Guardia, (III Congreso Gallaecia. La Guardia. Actas sin publicar).

ROMANI BARRIENTOS, R. 1990: El medio Geográfico (en. El hombre y el mar en la costa Suroeste de Pontevedra. Diputación Provincial de Pontevedra).

SHEE TOWHIG, E. 1981: The Megalitic Art of. Western Europe (Clarendon Press. Oxford).

TOPPER, UWE y UTA. 1988: Arte rupestre en la provincia de Cádiz (Diputación Provincial de Cádiz).