

# ÁNCORAS DE PEDRA NAS COSTAS GALEGAS (I).

Por: Ramón Patiño Gómez

Grupo de Arqueoloxía "A. García Alén"

A navegación deber ser considerada como tal coa aparición de embarcacións construídas con madeira, que permitiron a realización de travesías marítimas de exploración e comercio.

Un dos artefactos necesarios en toda embarcación é a áncora, un utensilio que permite manter retida unha nave sobre a auga, soportando os embates das ondas e o vento contra a súa estrutura.

As primeiras áncoras eran simples pedras, de forma máis ou menos definida, que se suxeitaban á embarcación mediante cabos fabricados con fibras vexetais. Como instrumento de uso cotián sufriu unha clara evolución. Primeiro foron pedras que exercían o seu papel en función do seu peso, logo foron adaptándoas para que realizasen mellor o seu traballo de retención e fosen máis doados de manexar.

As simples pedras fóronselle engadindo elementos de madeira. Iso contribuíu a unha redución no peso e no tamaño da áncora. Os elementos engadidos, de madeira, eran os que exercían a función de amarre dunha forma mecánica e non por gravidade ou peso. A pedra compórtase como un lastre que provoca que as pezas de madeira realicen o agarre. Entón da simple pedra cun burato, e cun peso elevado, pásase a pedras que engaden máis buratos onde

fixar as pezas de madeira. Xorden así as áncoras de dous e tres buratos. Un segue sendo destinado ao cabo e os outros ás pezas que ofrecen o amarre.

As dun burato presentan variadas formas: redondas, cadradas, trapezoidais, etc. Das de dous buratos constátanse dúas formas xeométricas básicas: Triangular ou trapezoidal, e rectangular ou ovalada. As de tres buratos adoitan ser triangulares.

A elaboración dunha áncora implica un considerable esforzo e tempo. Primeiro habería que seleccionar a peza pétrea e logo realizar nela os buratos necesarios. En moitos casos a súa fabricación non se cinguía só a estes pasos, senón que se completaba cun pulido da superficie, o que lle daba a esta un rematado estético e vistoso, con formas redondeadas, sen arestas.

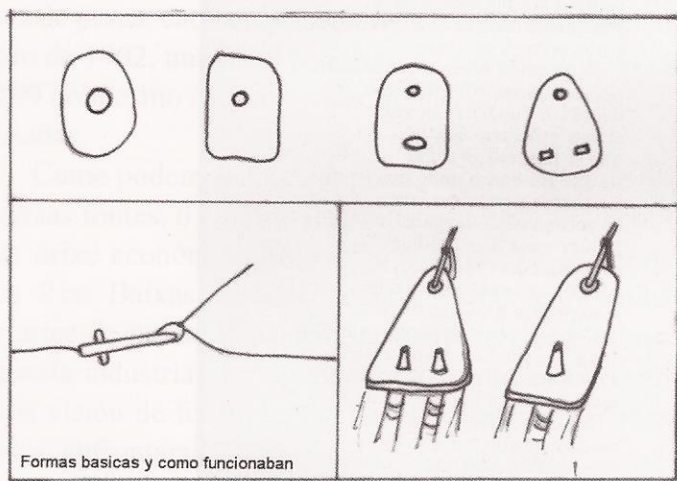
Nalgunhas delas aparecen gravados, que correspondían a signos de propiedade, como cruciformes ou letras.

O seu funcionamento era bastante simple. Botábanse á auga, e o seu peso e forma facían que caese sobre o fondo mariño paralela a este. Arrastrábase por el, ata que a estaca de madeira se cravaba no substrato. No caso dun fondo de area, por efecto do tiro do cabo, enterrábase, e en rocha ou cascallo deslizábase ata que a peza de madeira se enganachaba nas pedras do fondo.

A áncora de dous ou tres buratos, en oposición ás dun burato, utilizaríase principalmente para realizar as manobras de varado das embarcacións, máis que para o fondeo. Por popa botábase a áncora e a embarcación suxeitábase por proa a terra, conseguindo manter o navío en posición perpendicular á zona de varada, impedindo que a ondada deitase a nave na praia. Manobra esta que parece quedar de manifesto en descrições antigas: "*desembarcaron tamén a pequena pedra de ancoraxe, e colleron outra que era apropiada de peso*".

Tal utilización non impide que en remansadas augas puidesen utilizarse para o fondeo en augas libres.

A zona do NW peninsular era unha zona de promisión, rica en ouro, prata, chumbo e estaño, frecuentada dende moi antigo por gregos, fenicios e cartaxineses, probablemente xa dende o século X a.C



Formas básicas y como funcionaban

COLABORA  
ACTIVIDADES:

Concello de  
**BUEU**



Ata o cambio de Era, o comercio coas Cassitérides, illas do estaño, foi controlado polos navegantes fenicios e púnicos, probablemente dende a fundación de Cádiz. Estes encargáronse de propagar todo tipo de historias, desalentadoras, sobre o Océano Atlántico e os monstros que nel habitaban. Todo para impedir que outros pobos do Mediterráneo frecuentasen estas costas.

O navegante cartaxinés Himilcon foi un dos primeiros en referirse á navegación ata estas terras. Do seu Periplo é de onde recolleu información o historiador romano Rufo Festo Avieno (século IV a.C) para a súa obra "Ora Marítima". Nela refire:

*115 Tamén os habitantes de Cartago e a xente que se move entre as columnas de Hércules percorría estes mares. O cartaxinés Himilcon asegura poder contar, xa que el mesmo o probou, que para esta navegación apenas chegan catro meses.*

*125 engádesse tamén a isto que moitas algas flotan entre as ondas e que unha e outra vez montóns delas reteñen o barco. Conta tamén este que a profundidade do mar non é moita e moi pouca cantidade de auga cobre o fondo. Que as feras do mar aparecen aquí e alá, que as naves van navegando lentas e inesperadamente lánguidas entre os monstros.*

Nos primeiros tratados, entre os pobos mediterráneos, establécese a exclusividade do comercio polo occidente a cargo dos cartaxineses, o que se mantivo ata a conquista da Gallaecia polos romanos.

É coñecida de sobra a historia do navegante gaditano que afundiú a súa embarcación ao verse seguido, facendo que os perseguidores naufragasen. Os seus compatriotas compensaron xenerosamente este sacrificio.

Dise que o primeiro navegante por esta zona foi o grego Meidakritos (Midacritus), que levou estaño dende a

*insula cassiteride*. Tras o monopolio fenicio-púnico foi o romano Poplios Crasos, o que rexistrou os rumbos, que logo utilizaron os seus compatriotas, e avaliou o espesor dos filóns minerais e o carácter pacífico dos habitantes destas rexións.

As rutas cara ás zonas do océano setentrional son citadas por Diodoro, Strabon, Plinio, Mela e Ptolomeo. Fálase de illas onde se obtiña o estaño (chumbo branco) en filóns a flor de terra.

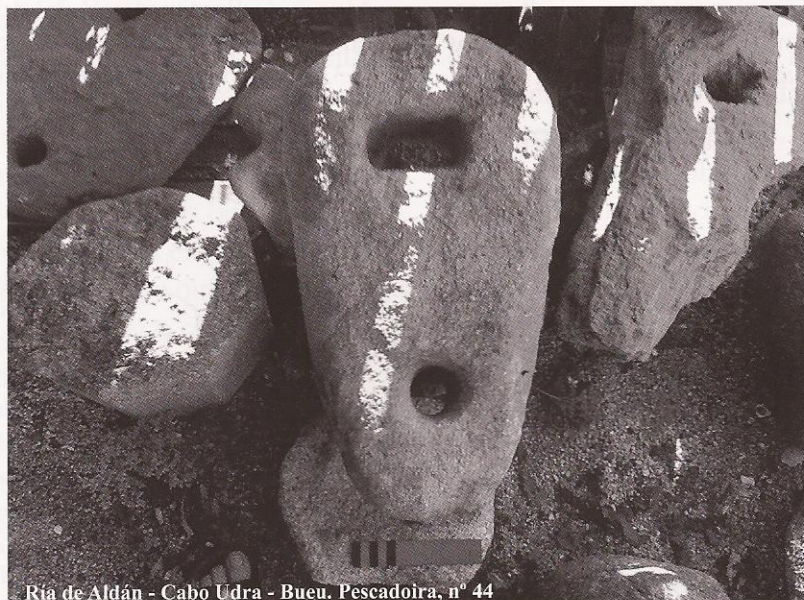
Arqueoloxicamente, estas viaxes quedarían confirmadas coa aparición, en poboados da cultura castrexa, de produtos do sur da península ibérica e doutros netamente mediterráneos, como as contas de pasta vítrea, as ánforas e a cerámica común fenicia, ademais de elementos relixiosos de tradición

púnica como os cipos. A súa aparición só se explicaría coa existencia de vías marítimas non ocasionais.

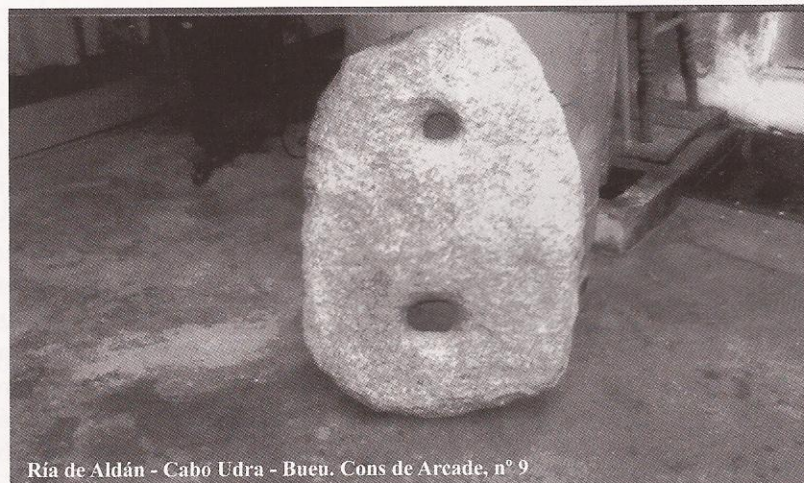
A presenza de embarcacións, que realizaban estas rutas comerciais, tamén se vería confirmada pola representación de naves nalgúns gravados rupestres da Idade do Bronce, como as tres gravadas en rochas da zona de Santa María de Oia.

A navegación antiga polo atlántico era unha aventura arriscada pola forza do océano, con grandes ondas e fortes ventos. Con barcos de entre oito e quince metros, de carácter mixto, a vela e a remos, de capacidade limitada pero de doado goberno, e con escaso calado, facíanse difíciles as expedicións, tamén pola limitada nave-

gabilidade das embarcacións utilizadas, e só se podían realizar estas en certas épocas do ano. Ás máis idóneas denominábanas "*mare apertum*" e correspondería ao outono e a primavera, períodos nos que os ventos e as correntes ofrecían menos dificultades á navegación cara ao Norte dende o Golfo de Cádiz. Non obstante só se realizaban



Ría de Aldán - Cabo Udra - Buen. Pescadoira, nº 44



Ría de Aldán - Cabo Udra - Buen. Cons de Arcade, nº 9

estas rutas en travesías curtas, sempre con terra á vista, e aproveitando as brisas costeiras e mariñas.

Logo de sufrir a oposición do Océano, os mercadores deberían fondear en zonas seguras, enseadas e desembocaduras de ríos, e poñerse en contacto cos pobos indíxenas que as ocupaban. O historiador Herodoto relátanos a forma de realizar o troco de produtos entre mercadores e indíxenas: *“despois de deixar os seus produtos na praia, volvían aos barcos e producían unha fumareda. Os nativos, entón, poñían ouro xunto ás cousas púnicas, como prezo do troco, e despois retirábanse a distancia. O ir e vir continuaba ata que os púnicos quedaban satisfeitos. Ningunha das partes estafa a outra. Os púnicos non tocan o ouro ata que están conformes”*.

Localizáronse áncoras de pedra, semellantes ás encontradas en Galicia, ao longo das costas mediterráneas: Líbano, Turquía, Exipto, Libia, Túnez, Sicilia, Italia, Francia, costa mediterránea española, costa atlántica española, e o Algarve.

Na actualidade estase a realizar a catalogación de todas as pezas coñecidas, no marco das rías galegas. Ata o momento rexistráronse máis dun centenar, a maioría inéditas. As primeiras pezas documentáronse nos anos oitenta, froito da súa localización por parte de mergulladores deportivos.

A illa de Ons, como as outras illas da costa galega, non é allea á aparición de áncoras de pedra. Téñense referencias da súa existencia fronte á praia de Curro e noutros lugares da costa interior da illa. Todas as pezas localizadas en augas de Ons, fórono cando a limpeza da vertedura do Prestige no 2002-2003. Mais documentadas están as encontradas na ría de Aldán, en Cabo Udra e en Bueu.

Son pezas dun, dous e tres buratos, cunhas dimensións entre 45 e 75 centímetros de alto e un peso entre 10 e 60 Kg.

Os buratos son circulares, ovalados, rectangulares e cadrados.

Ademais das mostradas na lámina que se achega, existen referencias dalgúñas áncoras na enseada de Ancora-doiro, e en Cabo Udra, que serán proximamente fotografadas. As documentadas graficamente están depositadas no Museo de Pontevedra (1,2,3,4,5), no Museo Massó (12), en Barcos do Norte (9) e na Asociación Os Galos de Bueu (13,14,15,16); as restantes mantéñense no lugar da súa localización.

A súa cronoloxía non está clara. Só podemos afirmar que son anteriores á ocupación romana, o que non implica que con posterioridade fosen imitadas polos castrexos. Pero recordemos que estes non posuían embarcacións do tipo que necesitarían uns artefactos como os descritos. Segundo os historiadores romanos: *“antes da expedición de Brutus, non tiñan mais que barcos de coiro para navegar polos esteiros e lagoas do país; pero hoxe usan xa barcos feitos dun madeiro de árbore”*.

É, polo tanto, clara a súa adscripción cronolóxica a épocas prerromanas.

Os romanos utilizaban unha áncora característica de madeira con cepo de chumbo, sendo este o modelo que precede ao das áncoras de ferro, que imitan as formas anteriores e crea novas, como as de catro uñas. É lóxico pensar que as áncoras de pedra fosen

anteriores ás romanas con chumbo.

Nos últimos anos encontráronse pezas análogas dun, dous e tres buratos nas costas cántabras e nas do País Vasco, abundando as dun ou tres buratos. Pola contra, as de dous buratos escasean, mentres que son a gran maioría das catalogadas nas costas galegas.

