LA HISTORIA DEL MUNDO EN 12 NAUFRAGIOS

Los mayores descubrimientos de la arqueología submarina

David Gibbins

Traducción de Antonio Vallenilla Nebreda

Shackleton
books

La historia del mundo en 12 naufragios
Título original: *A History of the World in Twelve Shipwrecks*
© David Gibbins, 2024
Publicado originalmente por Weidenfeld & Nicolson: of The Orion Publishing Group Ltd, of Hachette UK Limited of Carmelite House, 50 Victoria Embankment, London EC4Y 0DZ, England
© Traducción: Antonio Vallenilla Nebreda

© de esta edición, Shackleton Books, S. L., 2026

Shackleton
—books—

@Shackletonbooks
shackletonbooks.com

Realización editorial: Bonalletra Alcompas, S. L.
Diseño de cubierta: Pau Taverna
Diseño y maquetación: Reverté-Aguilar
Los créditos relativos a las imágenes se indican al final de cada pie de foto, a menos que se trate de fotografías de dominio público.

Certificato PEFC
Questo prodotto è realizzato con materia prima da foreste gestite in maniera sostenibile e da fonti controllate
PEFC
PEFC/18-32-03
www.pefc.it

ISBN: 978-84-1361-800-5
Depósito legal: B 17348-2026
Impreso por ELCOGRAF (Italia).

MINISTERIO DE CULTURA
DIRECCIÓN GENERAL DEL LIBRO, DEL CÓMIC Y DE LA LECTURA

Lectura infinita
#pactoporlalectura

Reservados todos los derechos. Queda rigurosamente prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento y su distribución mediante alquiler o préstamo públicos.

A la memoria de mi abuelo
el capitán Lawrance Wilfred Gibbins,
marino experto

Contenido

Lista de fotografías 9

Prólogo 13

1 Comerciantes primitivos de la prehistoria en el segundo milenio a. C. 19

2 Cargamentos reales en los tiempos de Tutankamón en el siglo xiv a. C. 41

3 El comercio vitivinícola en la edad dorada de la Grecia clásica durante el siglo v a. C. 71

4 Un pecio del apogeo del Imperio romano, en el siglo II d. C. 97

5 El cristianismo y el Imperio bizantino temprano en el siglo vi d. C. 127

6 La China de la dinastía Tang, la tierra dorada y el islam abasí en el siglo ix d. C. 153

7 La navegación marítima y los viajes de descubrimiento vikingos en el siglo XI d. C. 181

8 El Mary Rose (1545): el buque insignia de Enrique VIII 205

9 El Santo Cristo di Castello (1667): obras maestras perdidas del Siglo de Oro neerlandés 235

10 La Royal Anne Galley (1721): oro, piratas y el comercio de esclavos africanos 267

11 HMS Terror (1848): el límite de la supervivencia en los confines del mundo 307

12 SS Gairsoppa (1941): valentía y derrota en la batalla del Atlántico 341

Epílogo 379

Agradecimientos 383

Bibliografía y recursos 387

Índice analítico 389

Lista de fotografías

I

A La embarcación de Dover, del segundo milenio a. C. (© Canterbury Archaeological Trust)

B Excavación a 44-51 metros de profundidad en el pecio de Uluburun, del siglo XIV a. C., frente a las costas de Turquía. Se aprecian anclas de piedra, maderas del casco y lingotes de cobre «piel de buey» apilados (© Institute of Nautical Archaeology / fotógrafo Don Frey)

C Excavación en el pecio de Uluburun en la que se aprecian ánforas cananeas a la izquierda, una cantimplora lenticular y una cílica en manos del buzo, y un cáliz de oro en el centro (© Instituto de Arqueología Náutica / fotógrafo Don Frey)

II

A Un montículo de ánforas a una profundidad de entre 38 y 43 metros en el pecio de Tektas, del siglo V a. C., frente a las costas de Turquía (© Instituto de Arqueología Náutica / fotógrafo Don Frey)

B David Gibbins con un ánfora del pecio romano de Plemmirio (expedición de Cambridge a Sicilia)

III

A David Gibbins en Sicilia con objetos del pecio romano de Plemmirio (Jim Coates / expedición de Cambridge a Sicilia)
B David Gibbins con la parte superior de un ánfora en el pecio romano de Plemmirio (expedición de Cambridge a Sicilia)
C David Gibbins con un bisturí de bronce en el pecio romano de Plemmirio (doctor Chris Edge / proyecto Plemmirio de Cambridge)

IV

A Buceadores en la década de 1960 en el pecio de la iglesia del siglo VI d. C. en Marzamemi, Sicilia (Gerhard Kapitän)
B Mármol decorativo con una cruz procedente del pecio de la iglesia de Marzamemi (Gerhard Kapitän)
C Cuencos chinos de Changsha en el pecio de Belitung del siglo IX d. C., Indonesia (doctor Michael Flecker)
D Gran jarra llena de cuencos de Changsha del pecio de Belitung, en Indonesia (doctor Michael Flecker)

V

A Reconstrucción del barco vikingo de Roskilde, del siglo XI d. C. (CC BY-SA, John Lee, Museo Nacional de Dinamarca)
B La cubierta de artillería de babor del Mary Rose (David Gibbins)
D El casco excavado del Mary Rose (Hufton+Crow)

VI

A *Corpus Christi* de aleación de cobre descubierto en el pecio del Santo Cristo di Castello (David Gibbins / Cornwall Maritime Archaeology)
B David Gibbins con un cañón frente a la península de Lizard, en Cornualles (Inglaterra), donde se encuentra el pecio de la Royal Anne Galley (Ben Dunstan / Cornwall Maritime Archaeology)
D El peñón Man O'War frente al cabo Lizard, en Cornualles (Inglaterra), donde se encuentra el pecio de la Royal Anne Galley (David Gibbins / Cornwall Maritime Archaeology)

VII

A Tres *moidores* de oro portugueses procedentes del pecio de la Royal Anne Galley (David Gibbins / Cornwall Maritime Archaeology)
B Tenedor y cuchillo de plata de la Royal Anne Galley con el escudo de lord Belhaven (David Gibbins / Cornwall Maritime Archaeology)
C El HMS Erebus, visible en el lecho marino, con arqueólogos subacuáticos de Parks Canada en la superficie (Thierry Boyer, Parks Canada)
D Botellas en un almacén o dispensario del HMS Terror (Ryan Harris, Parks Canada)

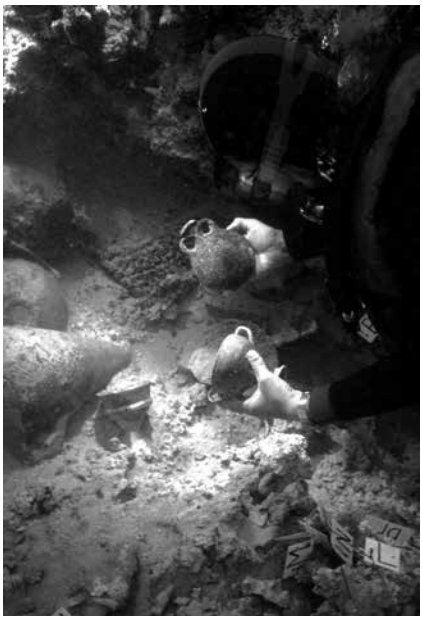
VIII

A Lingotes de plata en los restos del SS Gairsoppa (© Seascape Artifact Exhibits Inc.)
B La proa del Gairsoppa vista a una profundidad de 4700 metros (© Seascape Artifact Exhibits Inc.)
C El cañón de 4 pulgadas del Gairsoppa (© Seascape Artifact Exhibits Inc.)
D Lawrance Wilfred Gibbins, segundo desde la izquierda, con su tripulación de artillería a bordo del SS Clan Murdoch (propiedad del capitán L. W. Gibbins)

A. Embarcación de la Edad del Bronce, del segundo milenio a. C., durante su excavación en Dover (Inglaterra) (© Canterbury Archaeological Trust).



B. Izquierda: Excavación en el pecio Uluburun, del siglo XIV a. C., ubicado frente a las costas de Turquía a una profundidad de entre 44 y 51 metros. Se aprecian anclas de piedra, maderas del casco y lingotes de cobre «piel de buey» apilados. (© Institute of Nautical Archaeology / fotógrafo Don Frey).



C. Derecha: Entre los restos del Uluburun se aprecian, a la izquierda, unas ánforas cananeas; una cantimplora lenticular así como una cílica en manos del buzo y, en el centro, un cáliz de oro (© Instituto de Arqueología Náutica / fotógrafo Don Frey).



A. Un montículo de ánforas que datan del siglo v a. C., se hallaron a una profundidad de entre 38 y 43 metros en el pecio de Tektas, frente a las costas de Turquía (© Instituto de Arqueología Náutica / fotógrafo Don Frey).

B. El arqueólogo submarino David Gibbins con un ánfora del pecio romano encontrado en Plemmirio (expedición de Cambridge a Sicilia).

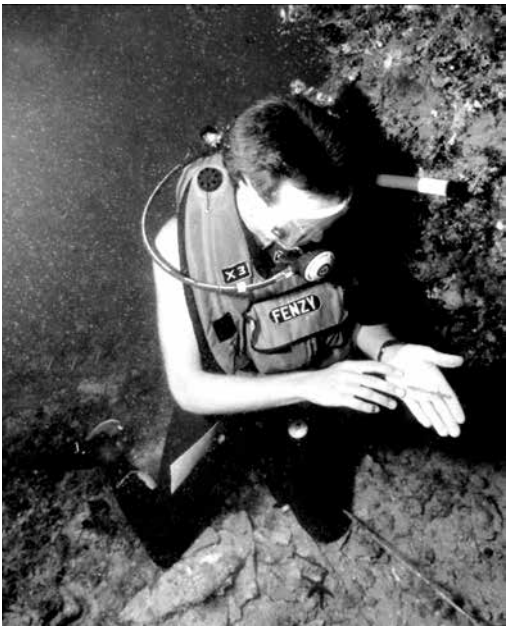




A. David Gibbins en Sicilia rodeado de objetos recuperados del pecio romano de Plemmirio (Jim Coates / expedición de Cambridge a Sicilia).



B. El arqueólogo británico muestra la parte superior de un ánfora en el pecio romano de Plemmirio (expedición de Cambridge a Sicilia).



C. Un bisturí de bronce hallado por Gibbins en el pecio romano de Plemmirio (doctor Chris Edge / proyecto Plemmirio de Cambridge).

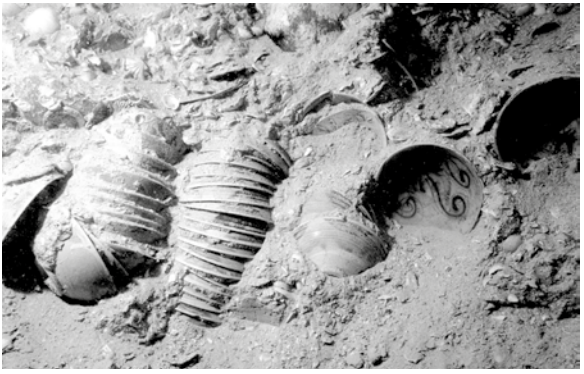
A. Submarinistas en la década de 1960 utilizando un globo de elevación para recuperar del pecio de Marzamemi, en Sicilia, un fragmento de mármol del siglo VI d. C. destinado a la construcción de una iglesia (Gerhard Kapitän). Abajo: Mármol decorativo con una cruz procedente del pecio de la iglesia de Marzamemi (Gerhard Kapitän).

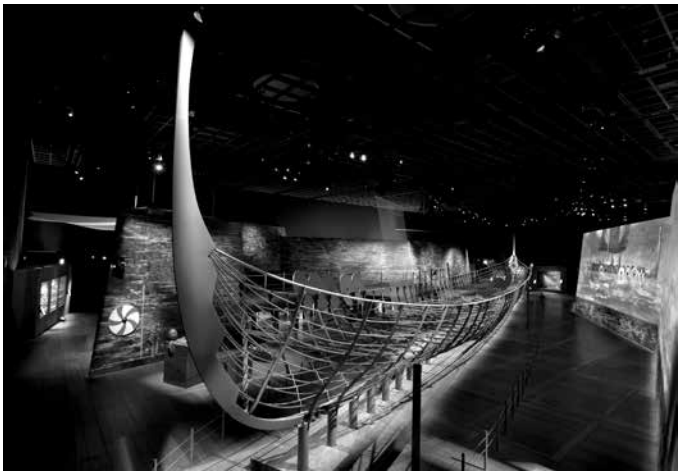


B. Derecha: Gran jarra llena de cuencos de Changsha del pecio de Belitung, en Indonesia (doctor Michael Flecker).

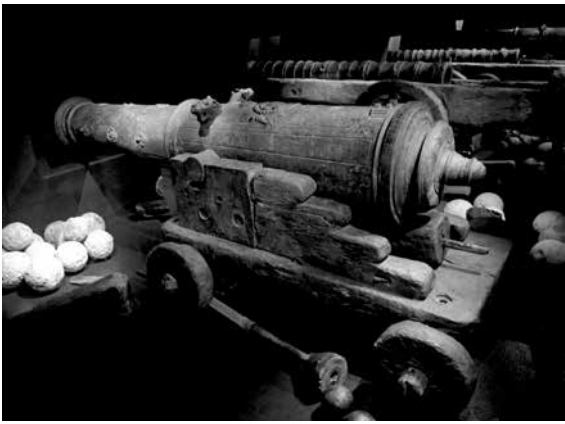


C. Cuencos chinos de Changsha en el pecio de Belitung del siglo IX d. C., Indonesia (doctor Michael Flecker).





A. Reconstrucción del barco vikingo de Roskilde, del siglo XI d. C. (CC BY-SA, John Lee, Museo Nacional de Dinamarca).



B. Reconstrucción de la cubierta de artillería de babor del Mary Rose (David Gibbins).



C. El casco recuperado del Mary Rose, hundido en 1545 en el estrecho de Solent, frente a las costas de Inglaterra (Hufton+Crow).

A. Figura de un *Corpus Christi* de aleación de cobre descubierto en el pecio del Santo Cristo di Castello (David Gibbins / Cornwall Maritime Archaeology).





B. David Gibbins muestra un cañón frente a la península de Lizard, en Cornualles (Inglaterra), donde se encuentra el pecio de la Royal Anne Galley (Ben Dunstan / Cornwall Maritime Archaeology).



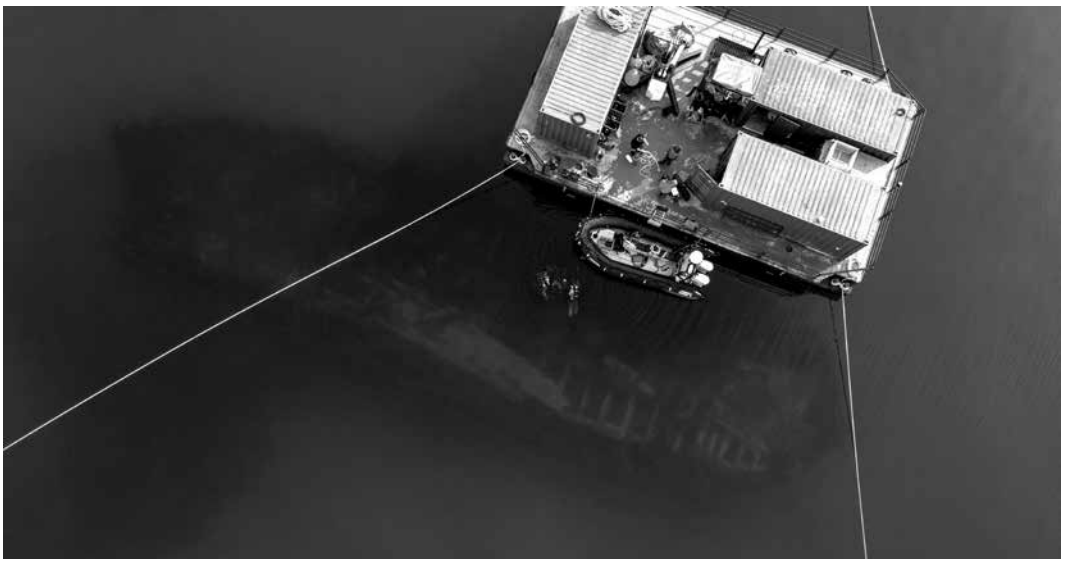
C. El peñón Man O'War frente al cabo Lizard, en Cornualles (Inglaterra), donde se encuentra el pecio de la Royal Anne Galley (David Gibbins / Cornwall Maritime Archaeology)



A. Tres *moidores* de oro portugueses procedentes del pecio de la Royal Anne Galley (David Gibbins / Cornwall Maritime Archaeology).



B. Tenedor y cuchillo de plata de la Royal Anne Galley con el escudo de lord Belhaven (David Gibbins / Cornwall Maritime Archaeology).



C. El HMS Erebus, visible en el lecho marino, con arqueólogos subacuáticos de Parks Canada en la superficie (Thierry Boyer, Parks Canada).



D. Botellas en un almacén o dispensario del HMS Terror (Ryan Harris, Parks Canada).



A. La proa del SS Gairsoppa, a 4700 metros de profundidad y a unas 240 millas náuticas de la costa irlandesa, fotografiada por un vehículo operado por control remoto desde el Odyssey Explorer (© Seascape Artifact Exhibits Inc.).



B. Lingotes de plata en los restos del SS Gairsoppa, parte de un cargamento de unas 200 toneladas de plata perdido cuando el barco fue torpedeado el 16 de febrero de 1941 (© Seascape Artifact Exhibits Inc.).



C. El cañón de 4 pulgadas del Gairsoppa (© Seascape Artifact Exhibits Inc.).



D. Lawrence Wilfred Gibbins, segundo desde la izquierda, con su tripulación de artillería a bordo del SS Clan Murdoch (propiedad del capitán L. W. Gibbins)

Prólogo

El historiador Fernand Braudel, en su libro *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II,* escribió que el mar es «el más valioso de los documentos para ilustrar su vida pasada». Cuando publicó por primera vez estas palabras, en 1949, Braudel no podía saber cuán verdaderas devendrían. Pocos años antes, Jacques Cousteau y Émile Gagnan habían perfeccionado la escafandra autónoma, el aparato portátil para respirar bajo el agua, y los buceadores apenas comenzaban a aprovechar esa libertad para explorar el fondo del mar. Pronto aparecieron descubrimientos magníficos al sur de Francia, como barcos romanos colmados de cargamentos de vino y fina cerámica, y los buzos comenzaban a extender su exploración a otras partes del mundo. La excavación de un barco naufragado de la Edad del Bronce en la costa de Turquía en 1960 convenció a los arqueólogos de que el registro científico podía realizarse bajo el agua. Y un año más tarde, en el puerto de Estocolmo, el alza del Vasa, el buque insignia del rey Gustavo II Adolfo de 1627, demostró que era posible una preservación extraordinaria. Sesenta años después, se han descubierto más de dos mil pecios de la Antigüedad clásica en el Mediterráneo, y miles más de todas las edades del mundo. Ha visto la luz una disciplina que ha revitalizado la arqueología con descubrimientos fascinantes,

comparables a aquellos realizados en tierra por los arqueólogos pioneros del siglo XIX y principios del XX, dándole vida al pasado de una manera única y emocionante.

Este libro no es *la* historia del mundo sobre la base de doce naufragios, ni tampoco un recuento de doce embarcaciones; es *una* historia del mundo en la que los pecios* fundamentan una investigación sobre su contexto histórico más amplio. Braudel postuló una estructura para la comprensión de la historia que distingue entre los eventos históricos convencionales, el contexto más amplio del periodo o la era y lo que él bautizó como la *longue durée*, el trasfondo de actividad económica que puede permanecer inalterada por estos eventos. Los pecios ofrecen una entrada privilegiada a la historia desde todas esas perspectivas —a diferencia de otros yacimientos arqueológicos, representan un evento singular que, a menudo, puede datarse con bastante precisión y en el que se conservan la mayoría de objetos que estaban en uso—. Lo que podría resultar ambiguo en otras fuentes aquí puede ser definido claramente para obtener nuevos conocimientos. Los naufragios tratados en este libro proveen acceso a individuos, un hecho que nos permite empatizar más fácilmente con el pasado, sea su sujeto un comerciante de la era de Tutankamón, un cirujano ocular que se dirigía a Roma en el siglo II d. C., un capitán persa en busca de oro en el mar del Sur de China, un arquero de los tiempos de Enrique VIII, uno de los mejores pintores de la historia cargando sus obras en el puerto de Ámsterdam, un explorador polar predestinado a la ruina o el último sobreviviente de un barco embestido por un torpedo en el norte del Atlántico. Los artefactos remanentes que cuentan estas historias convierten los naufragios en hechos emocionantes; no escasean el brillo del oro y los tesoros perdidos, aunque un humilde fragmento

* N. del t.: Para la traducción de *shipwreck* o *wreck* se utiliza, en términos generales, el siguiente criterio: cuando se refiere al yacimiento arqueológico *per se*, se opta por «pecio»; cuando hace referencia a la acción del hundimiento de una embarcación, se prefiere «naufragio».

de cerámica también posee el potencial de abrir una perspectiva completamente nueva hacia el pasado.

Este libro tiene su origen en una fascinación por los naufragios y el buceo que comenzó en mi infancia temprana. Cuando tenía seis años, ya había circunnavegado el mundo con mis padres, tras viajar en barco entre Nueva Zelanda e Inglaterra en ambos sentidos. Me maravillaban los artículos sobre la exploración submarina que se publicaban en *National Geographic* en la década de 1960 y las películas y libros de Jacques Cousteau. Hice mi primer intento de esnórquel utilizando instrumentos que había fabricado yo mismo cuando vivía en Nueva Zelanda. Quedé fascinado por la carrera de mi abuelo, capitán en una de las líneas navieras de las Indias Orientales, que navegó más de un millón y medio de millas a lo largo de su carrera y que pertenecía a una larga estirpe de capitanes marítimos y comerciantes que habían recorrido los océanos del mundo. Más tarde, cuando vivía en Canadá, hice mi primer descubrimiento arqueológico en un yacimiento prehistórico: una punta de lanza de sílex de más de 8000 años de antigüedad. A los catorce años, asistí a un curso de trabajo de campo arqueológico y llevé a cabo mi primer proyecto acuático, haciendo esnórquel para desenterrar unas botellas del siglo XIX en un asentamiento de pioneros situado a orillas de un lago que estábamos excavando. Estas experiencias gestaron una atracción de por vida por las primeras exploraciones en Norteamérica, lo que me llevó a rastrear las rutas de canoa utilizadas por los *voyageurs* de los siglos XVII y XVIII en sus viajes hacia occidente, a través de los bosques y lagos, en busca de pieles y nuevas tierras.

Obtuve la certificación como buceador en Canadá a los quince y descendí con la escafandra autónoma por primera vez en un pecio en el lago Hurón en el verano de 1978. Todavía recuerdo la emoción de ese buceo: el *shock* del frío mientras el agua traspasaba el traje de neopreno, el siseo del regulador en el descenso y la vista de un naufragio

de madera, de casi un siglo de antigüedad, esparcido entre las piedras en el fondo. Otra área de la historia se abría ante mis ojos: el tiempo de las embarcaciones que se aventuraron en las aguas riesgosas de los Grandes Lagos, y por los ríos, para transportar materias primas desde los bosques nórdicos hacia el sur, como la madera destinada al otro lado del Atlántico para proveer a los astilleros navales de la Marina Real Británica del material para construir los barcos que vencieron a Napoleón y condujeron a la prosperidad marítima británica del siglo XIX. Más tarde buceé con mi hermano Alan en varios pecios de buques de guerra construidos en el lago Ontario, parte de la flota que había asegurado el futuro de la Norteamérica británica en la guerra de 1812 contra Estados Unidos. El inmenso lienzo histórico que me permitían observar esos naufragios —su relación con eventos en la alejada Europa, y con la geopolítica del momento, su construcción y la materia prima que la hizo posible, la vida de las personas que embarcaron en ellos y se vieron afectadas por su ruina— es una perspectiva que aún conservo, patente en mi acercamiento a los yacimientos en este libro.

El año después de obtener la certificación, buceé por primera vez bajo el hielo y tuve mi primer roce con la muerte bajo el agua: me encontraba con mi amigo Steve Aitken en una mina sumergida cuando, de repente, se cortó mi flujo de aire, se me cayó la linterna y tuvimos que compartir su regulador en completa oscuridad, algo que dependía de nuestro entrenamiento coordinado y de estar cara a cara en ese agujero estrecho. Años después, escribí sobre esa experiencia en un artículo para la revista británica *Sunday Times*, y sobre cómo añadió al buceo una emoción especial que sigo sintiendo hasta el día de hoy. Para cuando me gradué del bachillerato y estaba listo para emprender un curso de arqueología en Inglaterra, ya había buceado en muchos naufragios del siglo XIX, había descendido a treinta metros de profundidad en la imponente «zona de la muerte» de los Grandes Lagos y

ansiaba descender a los naufragios que me habían emocionado cuando era niño: pecios del periodo clásico del Mediterráneo, donde mi primera experiencia tuvo lugar en el verano de 1981 en un yacimiento de casi dos mil años de antigüedad.

La selección de naufragios de este libro refleja mi carrera como arqueólogo marítimo desde entonces: he buceado o excavado en más de la mitad de los yacimientos aquí expuestos. Estos representan eras de la historia que me han maravillado desde que era un estudiante, desde la Antigüedad clásica hasta el mundo marítimo del siglo XVII y la Segunda Guerra Mundial —en el Mediterráneo, en los mares británicos y en todo el mundo—. El libro también resalta la evolución de mi propósito como arqueólogo e historiador. Los naufragios son eventos catastróficos por definición, pero las travesías durante las que ocurrieron podemos interpretarlas como hazañas vitales —llenas de experiencia, acechadas por el peligro, divisando un premio en el horizonte que todavía nos atrae—. La arqueología subacuática es una aventura que abre paso a muchos caminos fascinantes en la historia para aquellos dispuestos a sumergirse en ella; cada pecio es como una nueva tierra descubierta, donde las ideas preconcebidas deben hacerse a un lado y nada puede darse por sentado. Para mí, el estudio de naufragios se ha convertido en algo parecido al «huracán perfecto de placer y asombro» que Charles Darwin experimentó en el viaje del HMS Beagle. Espero que una parte de ese entusiasmo esté plasmada en este libro.

1 Comerciantes primitivos de la prehistoria en el segundo milenio a. C.

El 29 de septiembre de 1992, se descubrió algo extraordinario en Dover, el puerto al sur de la costa inglesa aledaño a los famosos acantilados blancos. A seis metros de la superficie actual de la carretera, unos trabajadores que cavaban un hueco para la instalación de una bomba de agua encontraron fragmentos de madera antiguos. Los arqueólogos que monitoreaban el trabajo inmediatamente detuvieron la perforación y bajaron a investigar. Las maderas yacían debajo del muro del pueblo medieval y el rompeolas de madera romano, construido cuando Dover era la base de la flota que patrullaba el canal de la Mancha. Eso suponía que los restos debían de datar, como mínimo, de la Edad del Bronce, hace más de dos mil años, antes de la llegada de los romanos. Los arqueólogos se entusiasmaron al caer en la cuenta de que observaban los restos de una barca, y que el paralelo más cercano de sus técnicas de construcción se encontraba en unos fragmentos de barcas del norte de Inglaterra de la Edad del Bronce. Sabían que su descubrimiento sería enormemente importante para el estudio de la prehistoria británica, pero en ese momento no se imaginaban que luego probaría ser la embarcación apta para la navegación marítima más vieja que se haya encontrado jamás.

Los arqueólogos de la Fundación Arqueológica de Canterbury tenían un plazo muy corto antes de que se reanudaran las obras, parte de un plan para mejorar el acceso vial cerca del paseo marítimo en Dover. La sección de la barca, que terminó midiendo seis metros de largo, estaba compuesta por cuatro tablones de roble unidos: los dos tablones de abajo estaban conectados por un sistema complejo de maderas transversales y calzos que atravesaban las cornamusas y barandales, con otras tablas en cada lado amarradas con mimbre de ramitas de tejo y cosidas por medio de huecos a los lados. Un segundo agujero cavado a un lado reveló tres metros y medio adicionales de la barca, incluido uno de los extremos, lo que permitió una proyección del aspecto de la otra parte del bote, enterrada debajo del asfalto de la carretera, donde permanece hasta hoy. El hallazgo de un extremo mostró que uno de los tablones que formaba parte de la proa (o la popa) se había retirado cuando se abandonó el bote, y las puntadas cortadas en la parte superior de cada tablón mostraban que otras tablas adicionales a cada lado se habían desmantelado y extraído. Las maderas estaban en perfecto estado, preservadas por las condiciones anóxicas del lodo —el lecho del río que había regado Dover en tiempos prehistóricos—, pero eran demasiado frágiles para levantar la barca intacta, por lo que se tomó la decisión de cortarla en secciones. La operación duró algo más de tres semanas desde el día del descubrimiento, un tiempo increíblemente corto para una excavación ardua y realizada bajo la presión de los constructores, cuyas obras interrumpían el tráfico del puerto de trasbordadores del canal.

La exposición al aire significaba que las maderas podían secarse, desintegrarse y ser dañadas por bacterias. Así pues, se acordó que fueran conservadas por la Fundación Mary Rose en Portsmouth, donde se encontraban los mayores expertos en conservación de maderas de buques después del levantamiento del naufragio del Mary Rose, del siglo XVI, en 1982. Las maderas se dejaron durante 16 meses en remojo

en polietilenglicol, una cera líquida que fortalece la estructura celular de la madera, y luego se liofilizaron para expeler el agua restante. Con la conservación en marcha y la exhibición museística prevista, se podía comenzar su estudio oficialmente. Lo más importante es que las maderas proveyeron muestras excelentes para la datación por radiocarbono, el cálculo de la proporción restante del isótopo carbono-14 en la madera. Con la calibración más actual, esta tecnología indicó, con un 95 % de probabilidad, que la barca fue construida entre 1575 y 1520 a. C., y la fecha más antigua que revelaron los anillos de una de las maderas, obtenida con dendrocronología —se encontró una correspondencia en una base de datos de anillos de árboles que se remontaban a esa época— fue 1589 a. C. Esto indicaba que las maderas se habían talado a mediados de la Edad del Bronce: entre la aparición de la aleación para obtener el bronce en las islas británicas, hacia el 2300 a. C., y la llegada de las tecnologías metalúrgicas del hierro desde Europa y el Mediterráneo, alrededor del 800 a. C. Para nosotros, el Bronce Medio es menos nítido en el paisaje británico que los periodos anteriores y posteriores, entre los monumentos del neolítico como Stonehenge y los castros de la Edad del Hierro como el castillo Maiden, pero sin duda fue un tiempo de grandes hazañas. Entonces se destinaron admirables esfuerzos a roturar nuevas tierras y a desarrollar sistemas de planificación agraria, así como al progreso tecnológico, las empresas comerciales y los contactos a larga distancia, para los que la barca de Dover provee evidencias directas.

Para cuando la barca se hubo reensamblado e instalado en una galería de última generación en el Museo de Dover en 1999, ya se habían hecho grandes avances en la comprensión de su método de construcción. Una recreación a escala natural de parte del casco, para la que se usaron réplicas de herramientas de la Edad del Bronce, mostró que completar la barca con la madera de tres robles de al menos 30 metros de altura hubiera ocupado a diez personas durante alrededor de un

mes. La tala de los árboles y el tallado de la madera se habrían visto beneficiados enormemente por el uso de herramientas de bronce, mucho mejores que las de cobre o sílex —la primera es demasiado blanda para mantener una punta afilada por mucho tiempo y la segunda, de fácil ruptura—. La barca entera pudo medir 18 metros de largo y 2,5 de ancho, y pesar 8 toneladas. El estudio de su ensamblaje mostró que era una de las muestras más complejas de carpintería de la prehistoria que se conservan en todo el mundo.

Los investigadores sabían que la barca había sido un navío fuerte y resistente, adecuado para el transporte fluvial y costero, y también que había sido utilizada, ya que tenía indicios de reparaciones. Pero fue solo después de la construcción de una réplica a mitad de escala cuando se demostró cuán apta habría sido para la navegación. En su viaje inaugural desde el puerto de Dover, el 7 de septiembre de 2013, el bote surcó las olas y el oleaje con tranquilidad, y el equipo de ocho remeros logró alcanzar un buen ritmo. En la construcción original, la barca habría requerido de dieciséis a veintitrés remeros y pudo haber cargado a tres o cuatro pasajeros además de tres toneladas de carga. Una réplica a escala natural de otro bote de la Edad del Bronce zarpó desde el puerto de Falmouth el mismo año y obtuvo conclusiones similares. Con conocimientos sobre las mareas, corrientes y vientos, hubiera sido posible cruzar el canal y soportar largos viajes costeros, posiblemente hasta sitios tan remotos como el mar Báltico o el golfo de Vizcaya. El fondo plano del casco —también característico de los barcos del noreste de Europa en el periodo romano— habría permitido a la barca permanecer recta en una zona intermareal. La conjetura derivada del experimento —que en la Edad del Bronce existían capacidades marítimas avanzadas— abrió una perspectiva completamente nueva sobre el comercio y las comunicaciones, al demostrar que el canal de la Mancha era, más que una barrera, un conducto por el que gente, bienes e ideas podían viajar con facilidad.

La técnica con la que se juntaban los tablones con las maderas del suelo de la barca —por medio de perforaciones en los bordes, atadas con fibras vegetales y taponadas con musgo— puede observarse en otras partes del mundo, como en los botes cosidos vistos en la actualidad en Omán, Sri Lanka y el sur de India. En Gran Bretaña, el ejemplo más antiguo de esta técnica es uno de los fragmentos de barcas de Ferriby encontradas en el estuario de Humber y datadas, por espectrometría de masas con acelerador, en el 2030 a. C., lo que demuestra que la tecnología existía en la isla desde principios de la Edad del Bronce y que no estaba restringida únicamente al suroeste. Los ejemplos más viejos del mundo son las barcazas funerarias o «barcas solares» de Egipto del tercer milenio a. C., incluida la impresionante barca solar de Keops o Jufu, enterrada al pie de la pirámide de Guiza alrededor del 2500 a. C. —cuyas maderas estaban cosidas con cuerdas hechas de fibra de esparto— y un bote de Abidos que se remonta al inicio del Periodo Dinástico Arcaico, alrededor del 3000 a. C.: el navío fabricado con tablones más antiguo. Estas eran barcas ceremoniales utilizadas únicamente en el Nilo, pero probablemente la misma técnica fue empleada por navíos de navegación en el Mediterráneo y el mar Rojo. Sin embargo, Egipto no es la fuente de esta técnica: es posible que se trate de una innovación que surgió paralelamente en distintos lugares. La carpintería de tablones cosidos puede proceder de una tradición anterior de fabricación de botes con pieles de animales estiradas en marcos de ramas flexibles amarradas: las puntadas en las pieles pueden haber influido en las posteriores en la madera. Muchos fenómenos en la historia mundial pueden explicarse a partir de la difusión de una idea desde una fuente, pero muchas innovaciones, como esta, probablemente sucedieron de forma independiente, pues las personas afrontaban los mismos problemas, aplicaban el mismo ingenio y encontraban las mismas soluciones en rincones muy alejados geográfica y culturalmente. La red de comercio mundial que extendió

las innovaciones en tiempos más recientes todavía estaba muy lejos de surgir; esta dependería de buques marítimos más grandes y de mejores conocimientos náuticos, adquiridos mientras las poblaciones alrededor del mundo crecían gradualmente y se expandían más allá de sus propias aguas.

Los estratos de artefactos y detritos por encima de la barca de Dover reflejan la inmensa cantidad de tiempo que había transcurrido desde que se había enterrado: más de 1500 años antes de los siguientes restos de barcas más viejos de Gran Bretaña, 2000 años antes de los barcos funerarios anglosajones enterrados en Sutton Hoo y 2300 años antes de la época vikinga. Los humanos primitivos habían llegado a Gran Bretaña casi un millón de años antes a través de un puente terrestre que quedó sumergido hacia el 6000 a. C., cuando los glaciares se derritieron y subió el nivel del mar. La navegación se convirtió, por ende, en una necesidad para las olas migratorias que tuvieron lugar más tarde, como la que llevó la agricultura a la isla hacia el 4000 a. C. —unos 5000 años después de su comienzo en el Creciente Fértil de Oriente Próximo— y otras que llegaron hacia el 2300 a. C. con los conocimientos sobre cómo derretir el cobre y el estaño para alear el bronce. Estas personas, pertenecientes a la cultura del vaso campaniforme (en inglés, *beaker folk*) por sus características vasijas en forma de campana invertida, pueden haber sido impulsadas a abandonar su tierra natal en Europa por la guerra —un efecto de las armas mejoradas que produjo la tecnología del bronce, la misma que proporcionó las herramientas necesarias para la fabricación de barcos mejores que las canoas y los botes de pieles anteriores—. Lo más probable es que estos migrantes expulsaran a la población neolítica restante en el sur de Gran Bretaña y que fueran los ancestros de quienes construyeron la barca de Dover.

En Gran Bretaña, la Edad del Bronce se manifiesta ante todo en los numerosos túmulos circulares esparcidos por las tierras altas del sur, pero el evento más trascendental de la era fue la expansión y

consolidación de la agricultura. En vez de dirigir sus fuerzas a construcciones monumentales y movimientos de tierra como en el periodo neolítico, las personas roturaron tierras y crearon el primer sistema de planificación agraria avanzado. Para ello, la tecnología del bronce fue un factor clave, ya que facilitaba hachas más fuertes y afiladas que permitían tallar árboles con mayor rapidez, así como azuelas y demás herramientas que permitieron que prosperara la carpintería. Desde ese punto de vista, la barca de Dover aporta conocimientos claves sobre la sofisticación y el ingenio del labrado de la madera en general. Otra característica esencial de la Edad del Bronce fue la expansión del comercio y la interacción por rutas marítimas; los descendientes de los migrantes regresaban al continente, cruzando el canal, para comerciar, buscar pareja y cumplir otros fines, lo que fortaleció los lazos sociales y condujo a la expansión de ideas y culturas.

La fecha de la barca de Dover constituye un momento crucial en la historia vista desde una perspectiva global. En el mar Egeo, la erupción en la isla volcánica de Tera (Santorini) —uno de los eventos volcánicos más grandes de la historia humana— destruía los asentamientos de la Edad del Bronce de la isla y causaba un tsunami devastador para la civilización minoica de la isla de Creta. Ese evento pudo haber inspirado la historia de la civilización hundida de Atlantis, relatada por el filósofo griego Platón un milenio después. En Egipto, el faraón Tutmosis I, de la dinastía XVIII, el primer monarca egipcio enterrado en el Valle de los Reyes, extendía su reino desde la cuarta catarata del Nilo hasta la ciudad de Karkemish, en el río Éufrates, consolidando el imperio más extenso que Egipto ha conocido. Más de 7000 kilómetros al este, la dinastía Shang de China se establecía en el valle del río Amarillo y los amanuenses comenzaban a escribir por primera vez con caracteres chinos. Al otro lado del mundo, la cultura de los olmecas, la primera gran civilización de Mesoamérica, empezaba a florecer en las tierras bajas del trópico de México y a esculpir las cabezas colosales

por las que los conocemos hoy en día. Este es el contexto amplio del mundo en el tiempo de la barca de Dover, para el cual estas civilizaciones nos proporcionan solo una visión parcial: muchas personas, desde el Ártico y Norteamérica hasta África y Polinesia, todavía vivían de la caza y recolección, aunque el mar y las vías navegables interiores comenzaban a formar parte de su día a día y los botes se convertían en centrales para su supervivencia y cultura.

En el 1550 a. C., Dover tenía una apariencia muy distinta a la que tiene hoy. Las empinadas laderas del valle que descendían hacia el mar posiblemente ya estaban despojadas de árboles, que habrían sido utilizados para la leña y la construcción. El río estaba compuesto por riachuelos trenzados en varios canales, separados por islotes pantanosos y por la marea en las zonas más bajas. El asentamiento prehistórico, del que se conoce muy poco, yace debajo del pueblo contemporáneo, aunque la excavación alrededor de la barca y los datos comparativos de otros asentamientos nos proveen de ciertas pistas. Cerca de la barca pudo haber existido un grupo de edificios circulares en una estribación contigua a la ladera de la montaña. Parece que estuvieron construidos con zarzo y barro, con los listones de las paredes sellados con lodo y estiércol, y tuvieron una chimenea central. Aparte de funcionar como espacios para la convivencia comunal y familiar, sirvieron como centros para la actividad artesana textil, el tejido de cestas y la preparación de alimentos. En las laderas, más arriba, hubo terrenos cercados para el cultivo de vegetales y granos como el trigo, la cebada y otros, así como pasto para vacas, ovejas, cabras, cerdos y caballos, mientras que los perros habían sido domesticados para ese momento. Cazaban venados y jabalíes en el bosque con lanzas, arcos y flechas; el río suministraba peces de agua dulce y aves acuáticas, y se explotaba el mar para obtener pescado —capturado con sedal y redes, como hoy—, crustáceos, algas y sal.

El aumento de las prácticas agrícolas y el rendimiento de las cosechas significaban que se podía destinar más tiempo a otras actividades

económicas —algo demostrado en la construcción y el uso de la barca de Dover— y a la «vida de la mente» (del inglés *life of the mind*, del último libro, homónimo, de Hannah Arendt). Son ámbitos difíciles de reconstruir para una sociedad que no dejó registros escritos, pero quedan evidenciados por prácticas funerarias e innovaciones tecnológicas, particularmente en el ámbito metalúrgico. Si llegaban restos de bronce y cobre y lingotes de estaño a Dover, es probable que la metalistería se llevara a cabo cerca del asentamiento al lado del río. En este periodo, la forjadura y el templado del acero estaban a cientos de años de llegar a Gran Bretaña, y la metalurgia se basaba en el martilleo en frío de metales suaves, como el cobre y el oro, o la aleación del cobre y el estaño para crear bronce. El descubrimiento de que añadir una cantidad pequeña de estaño al cobre fundido producía un metal mucho más fuerte fue un avance tecnológico inmenso, el mayor hasta la llegada de la metalurgia de hierro a Gran Bretaña, alrededor del siglo VIII a. C. A diferencia del mineral de hierro, que podía encontrarse con facilidad, el cobre y sobre todo el estaño eran escasos, por lo que a menudo debió de recurrirse a metales reciclados, como herramientas rotas o gastadas y objetos cuya forma o decoración habrían caído en desuso. Los broncistas no solo eran agentes de una producción utilitaria; su trabajo también era una expresión cultural: la decoración de herramientas y armas posiblemente reflejaba el arte presente en otros materiales, como tejidos y madera, que no han sobrevivido.

La historia de la barca de Dover producida por la arqueología abarca dos de los logros científicos más revolucionarios en este campo desde el siglo XIX. El primero es la datación por radiocarbono, que, como hemos dicho, sitúa la nave hacia el 1500 a. C. El segundo es el análisis de ADN, una tecnología que puede indicar si los posibles cambios culturales —por ejemplo en los estilos de cerámica, en la decoración y en algunas formas de la metalistería o en las prácticas funerarias— están vinculados con un proceso migratorio gracias al análisis de muestras

de huesos humanos antes, durante y después de los cambios. En 2021, científicos de la Universidad de York, la Escuela de Medicina de Harvard, la Universidad de Viena y el Museo de Historia Natural en Londres publicaron un estudio revolucionario sobre el ADN de la Edad del Bronce. El análisis de huesos provenientes de 800 yacimientos de rituales de inhumación y cremación reveló pruebas de dos migraciones a gran escala: la primera en el tercer milenio tardío a. C. y la segunda entre los años 1300 y 800 a. C. Ambas migraciones probablemente procedían del norte de Francia. El punto de llegada para la primera fue la costa sureste de Kent, quizá la misma Dover, pues existe evidencia isotópica derivada de algunos individuos encontrados en un yacimiento en la isla de Thanet que indica que habrían vivido sus infancias en Europa continental. Pero mientras que la primera migración, asociada con la cultura del vaso campaniforme, pudo precipitarla una crisis —la guerra, la presión poblacional y la escasez de alimentos son teorías plausibles—, la segunda pudo tener lugar a lo largo de varios siglos, como resultado del comercio y el matrimonio mixto. Estas últimas olas pudieron portar el idioma celta, hablado por los britanos durante el periodo romano, y ser responsables de la mitad del perfil genético de las personas que habitaban Gran Bretaña en aquel entonces.

Las implicaciones de esta teoría para la descripción de la barca de Dover son profundas. El sofisticado ensamblaje evidenciado en el bote de Ferriby más antiguo, datado de poco después de la llegada de la cultura del vaso campaniforme, sugiere que esta técnica de construcción de botes no fue una invención de la Edad del Bronce, sino que fue portada por los migrantes. Es posible que las barcas robustas con el fondo plano aptas para navegar en zonas intermareales fueran diseñadas en un inicio para el transporte fluvial, posiblemente en el área central europea, de donde provenían los migrantes. Para cuando se fabricó la barca de Dover, varios siglos después, las naves construidas de la misma manera eran utilizadas para transportar a personas a

través del canal, pero no para la migración, sino como parte de una red de comercio, comunicación y lazos sociales, lo que supone que las personas de ambos lados del canal tenían más cosas en común entre sí que con las que vivían en el interior. Habiendo supuesto una vía de escape, y luego quizá una barrera, el mar devino un medio unificador para la expansión de la agricultura y el comercio del metal. Las embarcaciones acercaban a las personas a través de todo el mar y de las vías navegables en tierra —un *leitmotiv* del transporte marítimo presente en gran parte de la historia que cubre este libro.

Resulta increíble que, siendo un artefacto tan utilitario, la barca nos permita vislumbrar el sistema de creencias presente en la Edad del Bronce. A pesar de la existencia de monumentos impresionantes como Stonehenge, hay pocas cosas que podamos afirmar con certeza sobre la naturaleza de la religión en la prehistoria británica. No sabemos cuándo se originó el concepto de los dioses, cómo eran adorados o si la creencia en un mundo espiritual era dominante. Un problema es que no hay templos de piedra u otros lugares de adoración que puedan identificarse por medio de la arqueología; Stonehenge y los otros monumentos neolíticos probablemente eran lugares sagrados y tenían una función ritual, pero siguen siendo ambiguos. No es hasta la llegada de los romanos que tenemos registros detallados sobre los dioses y las creencias de los britanos antiguos, gracias a los autores clásicos que describen cómo se llevaba a cabo la adoración en bosquecillos sagrados, al relato de Julio César sobre los druidas y al sincretismo de los dioses romanos y locales —como en Bath, donde el dios del agua Sulis y la diosa romana Minerva eran ambos, adorados en la fuente sagrada Aquae Sulis—. Algunos aspectos de la religión prehistórica pueden haber sobrevivido en las prácticas cristianas primitivas en Gran Bretaña, como la veneración al tejo común. Los druidas despiertan un interés particular porque pueden haber sido chamanes, una tradición originada en los tiempos de los primeros cazadores-recolectores. Sin

embargo, las sucesivas olas migratorias en la prehistoria británica imposibilitan saber con certeza si los dioses y las creencias observadas por los romanos eran similares a las que eran practicadas dos mil quinientos años antes, durante la construcción de Stonehenge, o mil años después, cuando se fabricó la barca de Dover.

El paso del mundo de la caza y recolección del Paleolítico (la Edad de Piedra) a la edad de los asentamientos agrícolas del Neolítico puede haber sido un periodo decisivo para el desarrollo de la religión; entre un sistema de creencias basado en un mundo espiritual paralelo y otro basado en dioses. La evidencia para el primero proviene del extraordinario arte rupestre del Paleolítico superior, que representa la caza de animales y muestra la posible influencia de chamanes. La idea de que los dioses eran una creación de las primeras comunidades —quizá asociados con la consolidación del poder por parte de los primeros reyes-sacerdotes— podría estar evidenciada en el yacimiento de Göbekli Tepe en el sur de Anatolia, un complejo de recintos circulares que datan del noveno milenio a. C., con pilares de piedras que posiblemente constituyen las representaciones más tempranas de dioses. En Gran Bretaña, a la transición a la agricultura no le sucedió la rápida aparición del desarrollo urbano como en el Cercano Oriente, donde la adoración de los dioses se extendió rápidamente. Por el contrario, la gente continuó viviendo como en los milenios posteriores a la retracción de los glaciares, con creencias que pueden haber variado poco desde el último periodo del Paleolítico.

Algunas de las mejores manifestaciones disponibles sobre la religión en Gran Bretaña proceden de los cambios en las prácticas funerarias. Los enterramientos colectivos en túmulos largos del Neolítico dieron paso a la proliferación de los túmulos circulares menores en la Edad del Bronce, sitios de uso individual o familiar. Los cambios probablemente reflejan la llegada de nuevas poblaciones y una transformación desde una sociedad de actividades comunales a gran escala,

representada en la construcción de crómlechs, hacia una sociedad más individualista, en la que los líderes de comunidades pequeñas eran el foco de los logros económicos y el poder. El enterramiento de hachas y armas de bronce junto a esos individuos muestra el prestigioso valor de los objetos —la escasez del estaño hizo que su alto valor se mantuviera en el tiempo— y también un sistema de creencias en el que los objetos preciados, atados a la vida de sus dueños, viajaban al más allá con ellos. El descubrimiento de artefactos de bronce —aislados o en montones, rotos o inutilizados de un modo que parece deliberado— podría constituir otra prueba de ello. Mientras que en el Paleolítico el portal principal al mundo espiritual eran las cuevas, en la Edad del Bronce se extiende a los ríos, estanques y pantanos, donde a menudo se hallan estos artefactos. Una teoría es que el reflejo en la superficie del agua causaba la sensación de contemplar el mundo después de la muerte, un lugar donde los ancestros residían y al que los chamanes pueden haber tenido un acceso especial. La idea de estanques sagrados o pozos para hacer ofrendas está bien documentada en la literatura noruega, y sobrevivió en Gran Bretaña hasta recientemente.

La extracción del tablón posterior y de las tablas superiores, realizada cortando el mimbre de tejo en ambos lados y quitando una de las cornamusas que sujetaban las maderas inferiores, sugiere la posibilidad de que la barca de Dover fuera «rota» deliberadamente y enterrada en el lecho del río. Por lo demás, la barca parece apta para la navegación y no manifiesta signos de haberse abandonado en medio de unas reparaciones. Una posibilidad fascinante es que fuera inutilizada y enterrada como parte de un ritual de sepultura del fabricante o del capitán. Tal persona habría gozado de un alto estatus en la comunidad; la nave sería su pertenencia más preciada y la llave para su prosperidad, aparte del medio para desarrollar la agricultura o la pesca, por lo que la barca pudo haberlo (o haberla) acompañado al mundo espiritual, con algunas maderas extraídas del casco como parte de un ritual de pira

funeraria. Si es así, la barca de Dover sería el primer caso conocido de una tradición de sepulturas de barcas, manifiesta de forma más ostensible en las tumbas de barcos en Sutton Hoo, en la costa este inglesa, hacia el siglo VI d. C., y en las sepulturas de barcos largos (*drakkars*) en la Escandinavia vikinga en los siglos posteriores, descubrimientos estos que resaltan la importancia de los barcos como formas de transporte para las personas y sus pertenencias tanto en este mundo como en ultratumba.

Sorprendentemente, la barca no es la única evidencia de la navegación marítima de la Edad del Bronce encontrada en Dover. El 14 de agosto de 1974, dos miembros del club local de buceo hicieron una inmersión en las aguas de la bahía de Langdon, al lado del rompeolas oriental de la terminal de transbordadores, bajo los acantilados blancos, a apenas dos kilómetros del yacimiento donde se encontró la barca de Dover. Exploraban un área a 5-12 metros de profundidad con un suelo de caliza plana con rastros de erosión y fisuras donde, previamente, habían encontrado artefactos como munición de la Segunda Guerra Mundial. La bahía de Langdon es un lugar difícil para bucear —el fondo del mar está cubierto de un sedimento calcáreo que puede reducir la visibilidad a una bruma blanquecina y también hay corrientes fuertes—. Quedaron maravillados al encontrar un hacha de bronce en una hondonada, y, para cuando emergieron, habían encontrado cuatro más. El curador del museo de Dover confirmó que eran de origen prehistórico y animó a los buceadores a continuar la búsqueda. Al final de la temporada habían encontrado 86 artefactos, muchos de ellos del Bronce Medio.

Ese conjunto, junto con hallazgos adicionales encontrados al año siguiente, fue adquirido en 1977 por el Museo Británico, y su estudio inicial confirmó la relevancia de la colección y la alta probabilidad de que representara un naufragio. Keith Muckelroy, un investigador de la Universidad de Cambridge, facilitó que el yacimiento quedase

amparado por la Ley de Protección de Pecios de 1973 y entre 1978 y 1980 llevó a cabo una excavación en la que se hallaron 94 artefactos adicionales. Cuando se reportó el último hallazgo, en 1990, se habían recuperado un total de 361: la mayor colección de artefactos de bronce del periodo excavados en Gran Bretaña y el cargamento más antiguo, hasta la fecha, de un naufragio en el noroeste de Europa. Incluye 95 hachas, 187 cuchillos y 80 ornamentos pequeños y herramientas de utilidad desconocida, muchos gastados y rotos, posiblemente transportados únicamente por su valor en metal.

Mientras que la barca de Dover fue datada por su ubicación estratigráfica inferior a las ruinas romanas, por el análisis por radiocarbono de las maderas y la dendrocronología, la datación de la colección de Langdon Bay dependió de la tipología de artefactos —otra piedra angular de la arqueología, basada en la idea de que la utilidad de las formas de las herramientas se optimiza a través del tiempo—. Las hachas, el componente mayoritario del naufragio, son artefactos característicos de la Edad del Bronce británica; evolucionaron de las hachas planas iniciales, pasando por las hachas con talón del segundo milenio a. C. hasta las hachas con anilla del periodo tardío. El naufragio de Langdon Bay incluye las llamadas «hachas de talón» (en inglés *palstaves*), vaciadas en un molde con talón para mantener el mango de madera inmóvil y con una anilla lateral para atar la cabeza al mango con mimbre o cuero crudo. Aparte de mostrar que la evolución conjunta de estas formas a lo largo del noroeste europeo es el resultado de la difusión de herramientas y tecnologías por la navegación marítima, la investigación tipológica revela que los pequeños cambios regionales —en tamaño y elementos decorativos— suponen diferencias culturales. La colección de Langdon Bay muestra afinidades con herramientas y armas fabricadas en Europa continental y sugiere que el cargamento pudo haberse originado en el norte de Francia.

Por la cantidad de ítems desgastados o dañados, parece probable que la carga estaba destinada a ser refundida, quizá por un forjador en la misma Dover. La fundición del bronce era un proceso más fácil que la herrería: la temperatura requerida para fundir el cobre y el estaño —alrededor de 900 °C— se puede conseguir con fuelles y una fogata de carbón. Las herramientas se fabricaban vaciando el metal derretido en moldes de arcilla, piedra o bronce, y el resultado se sumergía en agua y martillaba, pulía y afilaba. El oro, que era incrustado en frío en ornamentos y joyería, funcionaba para trasladar riquezas, como hoy en día. Pero las mayores riquezas acumuladas por las comunidades y sus líderes se preservaban en bronce, un material que servía para fines utilitarios, así como de artefacto prestigioso para la exhibición y el uso ceremonial; estas prácticas quizá incluían el tipo de trueque recíproco entre jefes tribales que los antropólogos observaron por primera vez en las comunidades isleñas de la Melanesia y la Polinesia, en el Pacífico.

La fecha de la colección de Langdon Bay, alrededor del 1200 a. C., la ubica unos 350 años después de la barca de Dover, aunque forma parte del mismo contexto comercial de la Edad del Bronce en el canal; por ello, es apropiado que su bronce esté expuesto junto a la barca en el museo de Dover. Además, las hachas de Langdon Bay también representan el tipo de herramientas que fueron utilizadas para tallar la madera y construir la nave. Posteriormente, en 1977, se sumó un emocionante descubrimiento a la evidencia reunida con el hallazgo de un segundo yacimiento de la misma época frente a las costas del sur de Gran Bretaña. En Moor Sand, más allá de la costa de Salcombe, en Devon —a unos 370 kilómetros de Dover—, unos buceadores encontraron dos espectaculares espadas de un tipo originado en el norte de Francia o el sur de Alemania y también datadas hacia el 1200 a. C. Figuran entre las espadas más antiguas descubiertas en Gran Bretaña y representan la primera evidencia del transporte a través del canal de

estas armas, que posteriormente fueron imitadas y producidas localmente. Las espadas aparecieron por primera vez en el siglo XVII a. C. en el mar Negro y la región del Egeo, pero solo se extendieron por el noroeste de Europa quinientos años después. Se desconocen las causas, pero parece probable que, para los tiempos de la barca de Dover, los marineros británicos hubieran entrado en contacto con comerciantes de metal del Mediterráneo, quienes podrían haber llevado espadas consigo. Una posibilidad es que no encontraran un uso para las espadas, que eran utilizadas exclusivamente como armas; las lanzas ya servían para ese propósito, aunque usualmente se destinaban a la caza. También es posible que las prácticas guerreras no se hubieran asentado en Gran Bretaña y que sus habitantes se resistieran a la importación de armas de guerra, lo que da pie a la fascinante idea de que el pacifismo y la «no proliferación» fueran aspiraciones en la prehistoria tanto como hoy en día.

Keith Muckelroy estudió el yacimiento de Moor Sand como parte de la investigación doctoral que estaba finalizando en la época en la que murió por un accidente de buceo, en 1980. Al finalizar su última campaña de excavación en el yacimiento, se habían encontrado pocos artefactos, pero posteriores descubrimientos demostraron que Muckelroy había tenido razón en que pertenecían a un conjunto más alejado de la costa: en 2004 y 2009 se encontraron más artefactos concentrados, lo que elevó el número total a 390. Estos incluían herramientas y cuchillos similares a los de Langdon Bay, pero también fragmentos de brazaletes de oro y un torque de cuello y, más importante aún, una provisión de lingotes de cobre y estaño —unos 255 de cobre puro y 31 de estaño, que pesaban unos 100 kilos en total—. Los lingotes eran pequeños, no como los de «piel de buey» de la Edad del Bronce del Mediterráneo oriental, que abordaremos en el siguiente capítulo, pero constituyen un complemento excelente para el conjunto de Langdon Bay, al evidenciar que el comercio marítimo

incluía, aparte de las piezas rotas o artefactos intactos, metal en crudo transportado en lingotes.

Además de ser un punto de llegada para las embarcaciones que se dirigían desde Bretaña (Francia) y el norte de España, la costa de Salcombe habría sido surcada por embarcaciones que transportaban metal desde Gales y Cornualles. Durante el Bronce Medio, una de las fuentes principales de cobre en el noroeste de Europa fue el promontorio del Great Orme, al norte de Gales, donde excavaciones en desarrollo han revelado más de ocho kilómetros de túneles prehistóricos —probablemente la hazaña minera más grande del mundo hasta el último milenio—. Es posible que los lingotes de cobre de Great Orme se hayan transportado por la costa de Gales cruzando el estuario de Severn o alrededor del suroeste de Inglaterra, un viaje que hubiese requerido un conocimiento vasto de las mareas, corrientes y vientos, así como la habilidad de pronosticar las condiciones meteorológicas y de conseguir refugio en las zonas intermareales protegidas a lo largo del camino, en caso de ser necesario.

Cornualles puede haber sido el origen de mucho del estaño utilizado en la Edad del Bronce europea, pero no solo en el noroeste; también en el Mediterráneo. El comercio de estaño fue descrito por Piteas, un explorador griego del siglo IV a. C. cuyas crónicas de viaje (que incluyen la descripción escrita más antigua de Gran Bretaña) sobreviven en los libros de los escritores griegos posteriores Diodoro Sículo y Estrabón. Existe un nexo fascinante entre la prehistoria y el presente en los nombres de lugares registrados por Piteas, como Kantium (Kent, hoy en día) y Prettanike, la palabra para Gran Bretaña que sobrevive en el cabo de Predannack, en la península de Lizard, en Cornualles. A diferencia de Great Orme, donde los rastros de la minería prehistórica permanecen intactos, las explotaciones de estaño de la Edad del Bronce en Cornualles son difíciles de discernir arqueológicamente, ya que en gran medida consistían en dejar correr la mena por un cauce de

agua o en una extracción somera que ha quedado oculta por pozos y niveles posteriores. Sin embargo, hay pocas dudas de que la extracción sucedía a gran escala y de que las barcas a menudo transportaban los lingotes a lo largo de la costa hacia el este y a través del canal. Sin duda enfrentaron peligros en el camino, incluidas las rocas temerosas de la península Lizard, pero la barca de Dover demuestra que las naves eran capaces de soportar el viaje hacia Kent e incluso más allá.

Los cargamentos prehistóricos naufragados hallados en los yacimientos de la bahía de Langdon y Moor Sand fueron los primeros identificados fuera del Mediterráneo. Ayudaron a demostrar que el noroeste europeo en la Edad del Bronce no era un lugar remoto, como habían pensado algunos arqueólogos del Mediterráneo; era, por el contrario, parte de una vasta red de contacto e intercambio marítimo en la que los marineros locales podían viajar largas distancias. La verosimilitud de los relatos antiguos del comercio con las Casitérides, las «islas del Estaño», ya no requería suponer que naves griegas y fenicias llegaran hasta la costa de Cornualles. Una gran parte del comercio puede haber quedado en manos de los locales: navegadores capaces de transportar lingotes y metalistería hacia los puntos donde se encontraban con intermediarios o mercaderes mediterráneos, en la costa de Francia y posiblemente incluso en el norte de la península ibérica.

Esta perspectiva ha abierto nuevas maneras de entender la naturaleza del comercio primitivo, tradicionalmente concebido como una red de intercambio entre las distintas nacionalidades reflejadas en los orígenes de los artefactos. Sin embargo, la concepción nacionalista de la prehistoria europea se basa en las fuentes escritas clásicas y en nuestra experiencia contemporánea, por lo que podría ser anacrónica. En vez de identificar los orígenes de los cargamentos en un mapa como indicadores de un comercio internacional facilitado por el movimiento de embarcaciones entre distintos sitios, podemos imaginar una cultura marítima común que unía a estas regiones, lo que sustituiría el

debate sobre si el dominio comercial estaba en manos de navegadores «británicos» o «continentales» por una comprensión del movimiento como parte de una cultura unificada que integraba ambos lados del canal. La red social que fundamentaba el comercio también abarcaba otros factores aparte del transporte de bienes, como el intercambio de regalos, las dotes y las alianzas políticas. Como veremos cuando examinemos los naufragios más antiguos del Mediterráneo, estos enfoques han empezado a influir también en nuestra perspectiva sobre las primeras civilizaciones de la zona, alejando a los estudiosos de los modelos tradicionales y orientándolos hacia nuevas interpretaciones con una perspectiva más global: el enfoque, antes dominado por reinos y Estados, ha cambiado hacia uno más fluido e integrado, en el que las comunidades costeras miraban hacia afuera, y no hacia el interior, para formar su cultura.

Así pues, la barca de Dover proporciona conocimientos claves sobre las primeras embarcaciones ensambladas con carpintería destinadas a viajes marítimos y sobre su relevancia en la prehistoria; es algo que está intrínsecamente relacionado con la tecnología del bronce, ya que las herramientas de bronce tenían la fuerza y el filo necesarios para los trabajos complejos con la madera y la navegación daba acceso a los minerales de estaño y cobre necesarios para construir esas herramientas. Otros tipos de naves pueden haber existido para el transporte fluvial y por estuarios, como canoas, balsas de madera, haces de juncos y pieles animales infladas o botes fabricados con pieles estiradas en marcos de madera. El *umiak* de los inuit, una barca abierta fabricada con pieles de morsas y focas, puede transportar tantas personas y tanta carga como la barca de Dover y recorrer largas distancias en el Ártico. Varios experimentos han demostrado que los botes de pieles y juncos podrían haber cruzado océanos, como la travesía del Brendan de Tim Severin, recreación de un *currach* como el que el monje irlandés Brandán pudo usar para cruzar el Atlántico en el siglo VI a. C., y las expediciones Ra

y Kon-Tiki de Thor Heyerdahl, que demuestran que los botes de juncos pueden haber cruzado el Atlántico y el Pacífico. Sin embargo, fue la aparición de las barcas fabricadas con tablones, aptas para repetidos viajes con poco mantenimiento y reparaciones menores, lo que consolidó la navegación como parte integral en la expansión de tecnologías e ideas, así como en la vida cotidiana de los pueblos costeros.

Las evidencias de que la navegación existía antes de los descubrimientos más antiguos de embarcaciones proceden de la ocupación de islas que solo eran accesibles por vía marítima. Entre los descubrimientos más increíbles de la arqueología en los últimos años figuran algunas herramientas encontradas en Creta de hace al menos 130 000 años, anteriores en más de 100 000 años a los siguientes rastros de humanos en la isla. Incluso en el punto álgido de la Edad de Hielo, cuando el nivel del mar era 150 metros más bajo que el actual, esto supondría, desde la isla más cercana, un viaje por mar abierto de 35 kilómetros —alrededor de la misma distancia que separa las dos orillas del canal de la Mancha a la altura de Dover— y viajes aún más largos desde el continente, ya fuera desde Grecia, el Mediterráneo oriental o el norte de África. Al otro lado del mundo, la ocupación de Australia, hace al menos 40 000 años, resultó de una travesía de longitud similar por el mar de Timor desde el sureste de Asia. Ambos desplazamientos forman parte de la expansión de los humanos anatómicamente modernos desde África oriental que comenzó hace unos 250 000 años; la mayor de esas migraciones —aquella de la que derivan la mayoría de los humanos hoy en día— data de hace 50 000 años.

Durante e inmediatamente después de la Edad de Hielo, que concluyó hace 12 000 años, el transporte entre islas y la navegación costera condujo a la expansión célere de personas hasta rincones remotos del mundo, como la migración hacia el sur desde el estrecho de Bering por la costa occidental americana o las olas sucesivas de desplazamientos hacia el continente europeo desde el actual territorio turco que

portaron la agricultura, el idioma indoeuropeo y la metalurgia. Pocos siglos después de la barca de Dover, la creciente familiaridad con el mar y la navegación se manifiesta en el florecimiento cultural del Mediterráneo oriental en el Bronce tardío, tema del próximo capítulo.