

# GRABADOS RUPESTRES CON REPRESENTACIÓN DE BARCOS EN EL LOMO GALIÓN (ISLA DE LA GOMERA, CANARIAS)\*

Juan Francisco Navarro Mederos\*\*

## RESUMEN

Estudiamos una estación con arte rupestre prehistórico e histórico. Se analizan las diferencias de exposición de los paneles, de meteorización en los grabados y la iconografía, y de ello se extraen inferencias culturales y cronológicas. La mayoría de los grabados históricos son barcos de diferentes épocas, que se reconocen por su tipología y grados de meteorización, y se explica su relación con determinadas creencias y prácticas religiosas, y con el contexto histórico.

PALABRAS CLAVE: Arte rupestre, graffiti, arqueología histórica, arqueología prehistórica.

## ABSTRACT

We present an archaeological site with rock art made in several prehispanic and historical (after XV century AD) moments. We have analysed and explained the different expositions of decorated walls, the iconography and the weathering degree suffered by them. The most historical images represented are sail ships from different periods; the relative chronology has been established using the degree of weathering and the typology of the ships. Finally, we did a double interpretation, the first one based in religious practices and the second one related with the historical context.

KEY WORDS: Rock art, graffiti, colonial archaeology, prehistoric archaeology.

## 1. SOBRE LOS GRABADOS NAVIFORMES DE CANARIAS

Los grabados rupestres que representan embarcaciones son muy comunes en las Islas Canarias. Desde 1970 empezaron a ser conocidas algunas estaciones que incluían *graffiti* de barcos, como la del Barranco del Quíquere, en Lanzarote, aunque no merecieron demasiado interés a los arqueólogos por considerárseles históricos. Antes de eso sólo merece ser reseñado el estéril debate de más de cuarenta años sobre si el monograma «Luis» que existe en Balos (Gran Canaria) es una embarcación. A partir de la década de 1980 se intensificaron en Canarias los estudios sobre manifestaciones rupestres, facilitando que aumentara el número de insculturas naviformes conocidas y publicadas. Así, M<sup>a</sup>.C. Jiménez y A. Tejera (1984) estudiaron algunos conjuntos en Tenerife y El Hierro, y con posterioridad J.J. Jiménez



(1992 y 1996) ha insistido en los primeros. J. de León, M.A. Perera y su equipo han divulgado varios de Lanzarote y Fuerteventura, aunque sin detenerse en su análisis (J. de León *et al.*, 1985 y 1987; I. Hernández y M.A. Perera, 1988; J. de León y M.A. Perera, 1996; M.A. Perera *et al.*, 1997; etc.). El equipo que estudia el arte rupestre de La Palma ha reconocido algunos de esa isla (E. Martín *et al.*, 1990; E. Martín y F.J. Pais, 1996) y analizado los de una estación (J.F. Navarro y F.J. de la Rosa, 1993). En La Gomera dimos a conocer varias estaciones (J.F. Navarro, 1988, 1990, 1993, 1996), deteniéndonos en el estudio de dos (J.F. Navarro, 1995 y 1999; J.F. Navarro *et al.* 2001), una de las cuales es la que aquí nos ocupa de nuevo. Por su parte, G. Escribano y otros (2002) han compendiado la información disponible, e intentado relacionar estos grabados con el poblamiento de las Islas (A. Mederos y G. Escribano, 1997).

La mayor parte de los grabados naviformes que han sido publicados y, sobre todo, la mayoría de los que conocemos, aunque permanezcan inéditos, reproducen unas tipologías de clara adscripción al siglo XIX y primeras décadas del XX, decreciendo progresivamente su número a medida que se retrocede por las centurias precedentes. De manera que son escasos los grabados de barcos del XVI, mientras que los de épocas anteriores son más raros aún, cuando no dudosos. Además, existen motivos naviformes muy esquemáticos y, por tanto, difíciles de distinguir que, por sus grados de meteorización, deben pertenecer a diversos momentos históricos e incluso algunos ser bastante antiguos, pero sin que pueda precisarse más, hasta tanto no se hayan depurado los procedimientos de seriación como el que hemos estado experimentando (J.F. Navarro *et al.*, 2001). No existen dudas sobre la cronología aborigen de alguno, como el naviforme del panel 5 de El Cercado, en Garafía, La Palma (E. Martín y F.J. Pais, 1996: 309). Por último, no debe descartarse que entre los motivos hoy considerados geométricos puedan hallarse representaciones esquematizadas y/o idealizadas de naves.

Es del todo lógico el aumento progresivo de este tipo de representaciones populares con el paso de los siglos y, más aún en la Edad Contemporánea, por diversas razones, entre otras: a) Probablemente los autores potenciales de los grabados ya poseían más referencias visuales y capacidades intelectuales para reproducir las embarcaciones con mayor habilidad y naturalismo. b) El tráfico marítimo ha ido en constante aumento. c) No debe despreciarse el papel de la emigración voluntaria a América, donde gran parte de la población tenía puestas sus esperanzas de mejora, y que debió estar simbolizada en el imaginario popular por el barco (J.F. Navarro y F.J. de La Rosa, 1993).

---

\* Di a conocer estos grabados en un trabajo general sobre la arqueología de Punta Llana (J.F. Navarro, 1999:39-47), pero la poca difusión del libro y el diminuto formato de sus figuras me impulsó a dedicarle un tratamiento individualizado y mejorado.

\*\* Departamento de Prehistoria, Antropología e Historia Antigua. Universidad de La Laguna. jnavarro@ull.es

Sin embargo, persiste cierta tendencia a imaginar que las naves grabadas en las rocas son mucho más antiguas, no ya por una relativa incapacidad para reconocer lo que está representado, sino porque es inevitable que se pretendan encontrar testimonios de los dos grandes procesos colonizadores de Canarias: 1º) El poblamiento prehistórico, en torno al cual existen distintas hipótesis sobre cómo se produjo y la posible presencia de navegantes mediterráneos interviniendo en la propia colonización o manteniendo contactos después de ella. 2º) El llamado «redescubrimiento» y conquista tardomedieval europea.

En demasiadas ocasiones hemos presenciado la precipitada satisfacción de quien creyó descubrir naves fenicias o romanas, donde sólo había embarcaciones de épocas muy posteriores y hasta monogramas recientes y otros grafismos que nada tenían que ver con el tema. En esos momentos no han faltado popas convertidas en airosas proas ni timones mutados en agresivos espolones. Pero, cuando ningún rasgo autorizaba a atribuirle tales estirpes o se veían varios mástiles con velamen complejo, era el momento de pensar en barcos medievales. Por fortuna, casi todas esas disquisiciones permanecen en el terreno de los debates orales, sin que jamás se trasladen a la letra impresa.

## 2. LOS GRABADOS EN LA GOMERA

La primera alusión a supuestos grabados rupestres en la isla las hizo J. Bethencourt Alfonso (1882) cuando, durante una visita a ésta en 1874, observó unas erosiones en la corteza de determinadas rocas y vaciló sobre la posibilidad de que fueran algo parecido a los «letreros» o grabados, recién descubiertos en la vecina El Hierro. En realidad eran de origen natural. Debió pasar más de un siglo, hasta que en 1983 reconocimos los primeros grabados en el Barranco de Los Polieros (J.F. Navarro, 1988), momento a partir del cual acometimos su estudio, primero en solitario y posteriormente con un equipo<sup>1</sup>.

Los grabados reconocidos hasta ahora constituyen un mundo complejo con variada adscripción cronológica, pues si bien muchos de ellos son claramente prehistóricos, en época histórica se siguió grabando en los mismos lugares e incluso repitiendo algunos de los motivos antiguos, a los que se incorporaron otros de nueva aparición, como los naviformes (J.F. Navarro, 1990 y 1995). Ello se entiende porque la colonización europea no conllevó una rápida desestructuración de la cultura indígena, como ocurrió en otras islas del Archipiélago Canario, sino que el

---

<sup>1</sup> El equipo estable que viene desarrollando investigaciones arqueológicas en La Gomera está coordinado por el autor e integrado por Juan Carlos Hernández Marrero, Verónica Alberto Barroso, Cristo Hernández Gómez, Ana Barro Rois y Estervina Borges Domínguez. Además, Carmen M<sup>a</sup>. Eugenio Florido y M<sup>a</sup>. Dolores Rivero Pérez han participado en varios proyectos. En los trabajos de campo han colaborado licenciados y alumnos de Historia de esta Universidad.



proceso de aculturación debió ser relativamente lento. Incluso es probable que en estos últimos siglos se siguieran haciendo grabados por un comportamiento puramente mimético. En todo caso, en nuestro estudio no se discrimina ninguna categoría iconográfica ni cronológica, por entender que todos los grabados son trazas de un mismo proceso histórico.

En La Gomera hay numerosas estaciones rupestres que incluyen, entre otras, este tipo de representaciones. Pero algunas destacan por poseer grandes concentraciones de ellas. Dos de las más notables son la del Barranco de Argaga y la del Lomo Galión, y ambas poseen circunstancias comunes: en su entorno hay otros yacimientos rupestres de menor tamaño; poseen buen dominio visual sobre el mar; cerca de las dos se encuentra una ermita bajo la advocación de Nuestra Señora de Guadalupe, cosa que no es para nada casual si tenemos en cuenta la leyenda sobre la aparición de esta Imagen; y están asociadas físicamente a contextos prehistóricos también de significado religioso.

### 3. LOS CONJUNTOS ARQUEOLÓGICOS DEL BARRANCO DE ABALOS

Desde que en 1948 Luis Diego Cuscoy realizó una campaña de investigaciones arqueológicas en esta zona, el Barranco de Abalos venía siendo uno de los topónimos más habituales en la bibliografía arqueológica de La Gomera, y la Cueva de Los Toscones uno de los yacimientos más citados (L. Diego, 1953a:130-133; 1953b:179). L. Diego excavó de forma un tanto apresurada la Cueva del Roque de la Campana y la de los Toscones, ambas en la margen izquierda del barranco. La primera conservaba parte de la pared de piedra que la había tapiado, pero su interior apareció revuelto, hallando en superficie restos sin conexión anatómica de tres adultos y un niño. A lo largo de una potencia de 45 cm identificó tres niveles, el primero formado por restos de junco y cañuelas, el segundo con astillas de sabelina y semillas de orijama, y el tercero era una capa de lajas. El ajuar hallado fue una aguja de madera y cuentas de collar de piedra blanca.

La Cueva de Los Toscones se encontraba al NO de la anterior, hallándose tapiada totalmente por una pared de bloques prismáticos de basalto. Bajo una capa de losas había dos esqueletos humanos en posición decúbito supino depositados, a su vez, sobre otra capa de lajas. Debajo halló un segundo nivel de enterramientos, con cinco individuos inhumados en posición decúbito lateral flexionado, con una laja colocada sobre cada cráneo. A partir de entonces, la existencia de esa dualidad en la posición de los cadáveres, correspondientes a tiempos distintos según la estratigrafía de Los Toscones, sirvió para apoyar diversas teorías sobre el origen y cronología del poblamiento de Canarias.

En 1975 incorporamos varios yacimientos más al repertorio de los conocidos en la zona, entre ellos la cueva del Alto de Tosca, en el frente del interfluvio del Lomo Galión (J.F. Navarro, 1975:135-136).

En 1994, el capitán jefe del acuartelamiento Cristóbal Colón de San Sebastián de La Gomera, O. Sánchez, envió a la Dirección General de Patrimonio Histó-



rico del Gobierno de Canarias y al Cabildo Insular un escrito acompañado de fotografías, donde notificaba la existencia de yacimientos arqueológicos en la cuenca de Abalos, entre los que mencionaba dos estaciones de grabados rupestres, construcciones y cuevas sepulcrales. Además, advertía que en esa zona estaba prevista una macro-urbanización, que previsiblemente los afectaría. Pero no se llegaron a tomar medidas.

Mientras tanto, la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias (CUMAC), en su sesión del 21 de junio de 1995, acordó suspender la aprobación definitiva del Plan Parcial «Bahía de Avalos [sic] (término municipal de San Sebastián de La Gomera)», a fin de que subsanasen diversos reparos. El primero de ellos: «solicitar informe del Cabildo Insular y la Dirección General de Patrimonio Histórico referido a la posible existencia de restos arqueológicos en el ámbito del Plan Parcial y, en su caso, localización y propuesta de medidas de protección a adoptar». Como viene siendo habitual, el «estudio» de impacto del Plan Parcial afirmaba que no había constancia de que en la zona existieran yacimientos arqueológicos, redactado en términos adaptables a cualquier territorio y, desde luego, no estaba basado en estudios de campo y obviaba la información bibliográfica disponible. El 17-07-1995 el presidente del Cabildo Insular de La Gomera, don Casimiro Curbelo, me encargó verbalmente la redacción del informe que correspondía al Cabildo, como un adelanto de la notificación oficial que recibí dos meses más tarde.

En 1995 acometimos desinteresadamente dicho informe y, para ello, prospectamos en colaboración con Fernando Álamo Torres la zona afectada por el Plan Parcial y sus aledaños. Como resultado, a la lista de yacimientos conocidos se agregó un nutrido grupo de conjuntos arqueológicos en la cuenca media y baja, entre los que se encuentran poblados y necrópolis en cuevas (Cueva del Alto de Tosca, Cuevas del Rincón, Cuevas de Guanchipe, Roque de la Campana, Los Toscones, etc.), conjuntos de pireos o aras de sacrificio (Punta de Abalos, El Humilladero, Lomo Galión-II, Lomo Galión-III) y estaciones de grabados (Camino de Majona, Plan de la Era, Barranco del Rincón, Alto de Tosca, Ancón de Guanchipe y Lomo Galión-I). De todos ellos, en la cima del citado interfluvio predominan los grabados rupestres (Alto de Tosca, Ancón de Guanchipe y Lomo Galión-I) y las aras de sacrificio (Lomo Galión-II y Lomo Galión-III). Ese mismo año realizamos una campaña de estudio de Lomo Galión-I con la colaboración de M<sup>a</sup>. Dolores Rivero, Estervina Borges y Francisco Herrera.

#### 4. LA ESTACIÓN «LOMO GALIÓN-I»

Se conoce como Lomo Galión a un sector del interfluvio que separa el barranco de Abalos de su afluente el Rincón, ocupando una posición central dentro de la cuenca de Abalos, en el ESE de la isla. Este topónimo es una corrupción de *galeón*, y quizás surgió en el siglo XVI para aludir de manera genérica a las naves grabadas hasta ese momento. De igual manera que en otras partes de Canarias existen barrancos, lomos, peñas, roques, etc., donde hay grabados de barcos y, por esa causa, se les ha dado el nombre de *Barca*, *Barquito*, *Galeón*, *Galera*, *Goleta*, *Naos*,



etc. Aunque en ocasiones esa toponimia no surge por la existencia de esas grafías, sino porque la formación natural en cuestión tiene aspecto similar al de una nave.

En lo alto del Lomo Galión destaca un roque de paredes verticales y agudas crestas, cuya cima alcanza los 175 m, s.n.m. Por su lado transita un antiguo camino que ascendía desde la costa por lo alto del lomo. Desde la base del roque se ejerce un vasto dominio visual sobre las cuencas medias y bajas de los barrancos del Rincón y de Abalos, así como de la bahía de Abalos y del mar. Allí está ubicada la estación Lomo Galión-I, hallándose repartidos los grabados por la mayor parte de su contorno, en las paredes del roque y algunos bloques desprendidos de ellas.

En el lado occidental, a unos dos metros de altura sobre el pie del roque, está una cueva de amplia boca abierta al SO, cuya superficie interna buza de 15° a 30° y recibe iluminación indirecta en los 2/3 y directa en 1/3. Tiene escasísimo relleno y limitado a algunos puntos, pero en la base del roque, al pie de la cueva, hay una potencia sedimentaria de unas pocas decenas de centímetros sin alteraciones apreciables. En las inmediaciones hay corrales y chozas de pastores históricos adosados a las paredes rocosas, así como indicios que permiten sospechar que allí hubo cabañas prehistóricas. Por todo el contorno del roque, pero muy especialmente en esta cara SO, existen materiales cerámicos, líticos y fáunicos. Las cerámicas son de varias filiaciones: la más escasa es la aborigen, mientras que abundan más las lozas históricas populares modeladas a mano, y no falta la loza histórica a torno de importación. La industria lítica prehistórica es sobre basalto y fonolita. Hay fauna mastológica, ictiológica y malacológica, de la que una pequeña parte debe ser prehispánica y la mayoría reciente.

El conjunto es de una gran fragilidad porque, además de las preexistentes acciones de excursionistas poco escrupulosos con el patrimonio, ahora está afectado por el Plan Parcial Bahía de Abalos, cuya inmediata urbanización es ya una realidad. Por ello hemos recomendado en diversas ocasiones que se apliquen medidas de protección.

## 5. LOS SOPORTES: DISTINTAS PAUTAS DE EXPOSICIÓN EN GRABADOS PREHISTÓRICOS E HISTÓRICOS

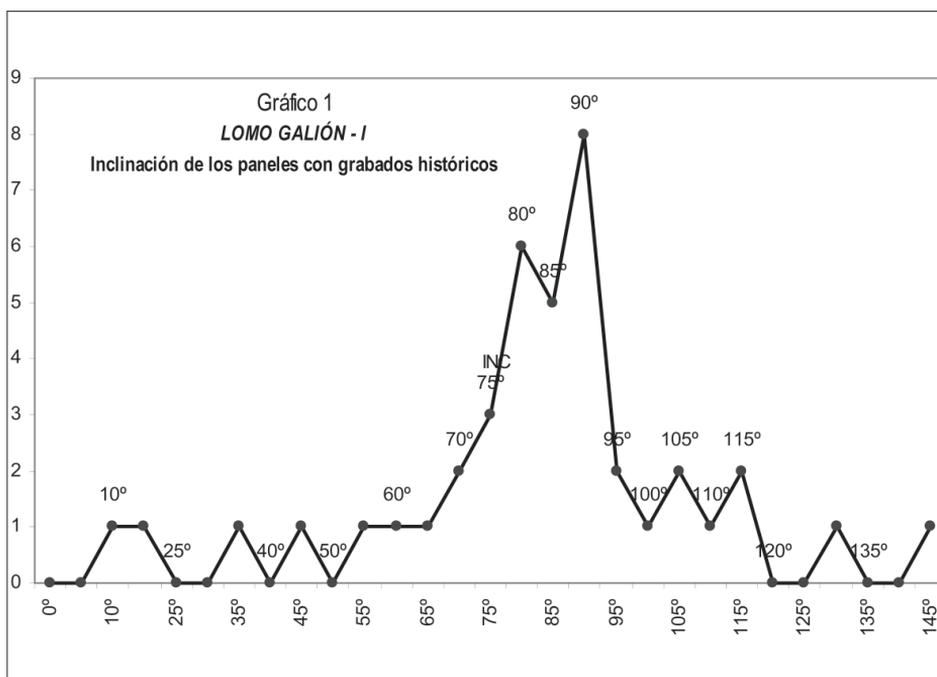
El roque es de basalto sub-reciente (pleistocénico) y la mayoría de los grabados ocupan soportes fijos, a excepción de unos pocos bloques desprendidos del roque. Los paneles verticales del sector NE, es decir, a barlovento, tienen la superficie natural más meteorizada de todos, aunque muy poco afectada por agentes biológicos. Los paneles verticales del sector Sur están muy poco meteorizados, carecen de líquenes y a simple vista se aprecian pocos o ningún indicio de hongos. Las superficies naturales de los paneles verticales del sector SO tienen un grado de meteorización superior a los precedentes pero inferior a los del sector NE, y una alteración por hongos y líquenes de intensidad baja o muy baja. Las superficies de los paneles situados en una gran laja segmentada dispuesta casi horizontal en el extremo NO, tienen una ligera erosión natural por la exposición a la lluvia y una alteración por hongos y líquenes de intensidad baja o media. Más de la mitad de los grabados están bien conservados, aunque unos pocos han sido ligeramente raspa-

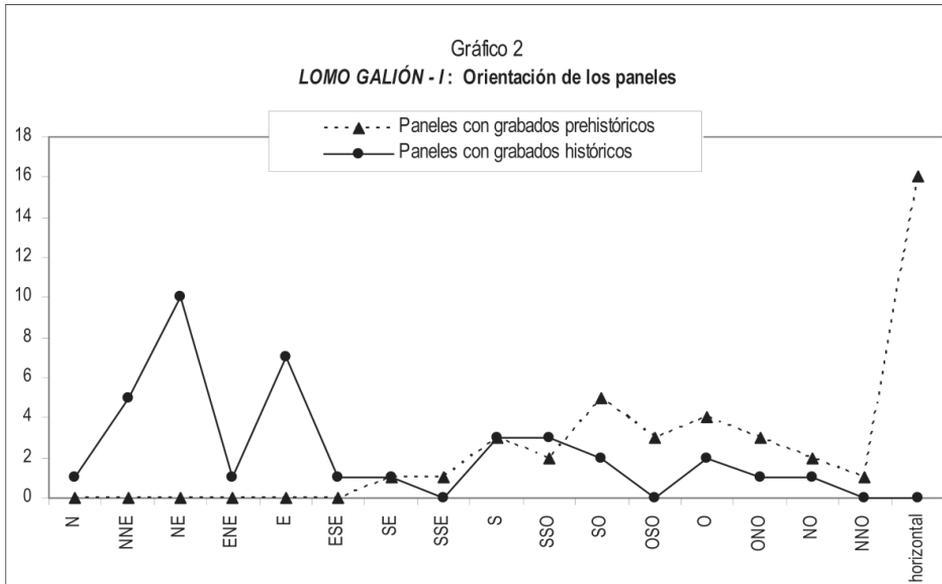


dos por visitantes, afección que se ha intensificado desde que se iniciaron las obras del Plan Parcial.

Se inventariaron ochenta y cinco paneles, numerados según el sentido de las agujas del reloj, partiendo del extremo norte de la estación. Entre ellos existe una concentración compacta integrada por los dieciséis últimos (70 al 85), situados sobre la citada laja y que, por tanto, tienen una disposición ligeramente inclinada, los cuales poseen solamente grabados prehistóricos. En los demás paneles predomina la disposición vertical, existiendo dos o tres con grabados prehistóricos, una mayoría con sólo grabados históricos, y algunos donde coexisten prehistóricos e históricos.

Opinamos que la inclinación y la orientación del panel son relevantes, por razones diversas en las que no podemos detenernos aquí, aunque mencionaremos una de índole conceptual, que en este caso es particularmente importante: cuando el grabador elige un soporte para plasmar algo, influyen las circunstancias de percepción del mismo. Es decir, primero, de qué manera y en qué posición ve habitualmente él esa cosa y, luego, cómo quiere que vean otros el grabado y desde dónde. Por eso, en unos casos preferirá una superficie más o menos horizontal, en otros buscará la verticalidad y en otros muchos le será indistinto. Por ejemplo, un espectador desde tierra ve siempre los barcos lateralmente (nunca a vista de pájaro) y en disposición perpendicular respecto a la superficie del mar, y por eso tiende a representarlo en posición vertical y en un panel igualmente vertical, como sucede con la inmensa mayoría de los grabados de embarcaciones que existen en Canarias.





Los paneles con grabados históricos de Galión-I tienden claramente a la verticalidad, en oposición a la mayoría de los prehistóricos, que están sólo ligeramente inclinados (5°-30°). El gráfico 1 es fiel reflejo de las pautas de inclinación de los primeros. Como se puede comprobar, hay una clara concentración de paneles dentro de los rangos 70°-95°, es decir lo que consideramos rigurosamente perpendiculares. Además, unos cuantos están ligeramente extra-plomo (100°-145°).

Otro tanto ocurre con la orientación. Los bloques verticales aptos para ser grabados tienen todas las posibles orientaciones, abarcando un espectro de 360°. Como puede observarse en el gráfico 2, los grabados prehistóricos se orientan en diversas direcciones, aunque la mayoría miran hacia el S y O. Sin embargo, las orientaciones de los paneles que poseen grabados históricos tienden a agruparse en unos segmentos concretos, como se observa en el gráfico adjunto: en primer lugar, existen dos picos asociables que agrupan las orientaciones NNE-NE-ENE-E (23 paneles en total), luego hay otro menor que agrupa las orientaciones S-SSO-SO (8 paneles). En definitiva está clara la prevalencia de orientaciones Este-Noreste, es decir, directamente hacia la cercana llanura costera de Punta Llana, donde se encuentra la ermita de N<sup>a</sup> Sra. de Guadalupe, patrona de la isla.

## 6. TÉCNICAS DE EJECUCIÓN

Las técnicas usadas en los grabados prehistóricos de La Gomera son la incisión y el picado. Por su parte, los grabados post-conquista se realizaron habitualmente mediante incisión y rayado, y las dos técnicas tienen variantes:

#### A) *incisión*.

- A.1. *Somera* (prof. del surco: 0'2 a 0'5 mm). Es la más habitual en Galión-1 y, por lo general, es la más habitual entre los grabados históricos de la isla.
- A.2. *Media* (prof. del surco 0'5 a 1 mm). Es una variante escasa en esta estación.
- A.3. *Profunda* (prof. del surco 1-2 mm). No existe en Galión-1, pero sí en naviformes de estaciones cercanas, como el Ancón de Guanchipe.
- A.4. *Incisión repasada*. Se ha hecho pasar el útil varias veces por el interior del surco, agrandándolo en anchura (2-4 mm) y profundidad (1-3 mm). Tampoco existe en Galión-1 ni en naviformes de la zona, aunque sí en otros motivos de diversas estaciones, como el mismo Ancón de Guanchipe.

#### B) *Rayado-raspado* (figs. 2 y 3 D).

Las unificamos porque son técnicamente lo mismo: raspar sólo superficialmente la corteza de la roca, sin formar surco, sino aclarando el color. Los dibujos así obtenidos tienen una duración relativamente corta, porque van desapareciendo a medida que la superficie de la roca vuelve a meteorizarse, mientras que en el grabado después de la meteorización se sigue notando el surco. Hay dos variantes:

- B.1. *Rayado lineal*: Líneas simples que insinúan los mástiles y las jarcias, y otras que indican el contorno del casco y las velas.
- B.2. *Raspado de superficies*: Se raspa el interior de la figura, buscando dar sensación de volumen. Esta técnica, que en general es de cronología reciente, escasea en este yacimiento, pero abunda en otras de la isla.

## 7. CRONOLOGÍA: LOS GRADOS DE METEORIZACIÓN

Hemos distinguido cuatro grados de meteorización estándar del surco. La tonalidad<sup>2</sup> (o tonalidades, si varía por zonas) de la superficie no grabada del panel corresponde al grado máximo de meteorización; en algún fragmento caído o rotura reciente comprobamos el tono de la roca sin meteorizar, que equivaldría al grado mínimo de meteorización. Entonces buscamos en la tabla de colores los dos grados intermedios equidistantes. Normalmente no es posible matizar más, salvo en casos singulares de rocas con variación cromática muy alta donde se distingue un máximo de siete tonos.

Los grados de meteorización son: *A) Muy baja*: el interior del surco está nada o muy poco meteorizado, de manera que su color es similar al de un trazo recién ejecutado; *B) Media-Baja*; *C) Media-Alta*; *D) Muy alta*: el interior del surco tiene igual grado de meteorización que el resto de la superficie del panel, teniendo igual tono.

---

<sup>2</sup> Usando el código de colores Munsell Soil Colors Charts.

Es un indicador de cronología relativa útil, siempre que tengamos en cuenta:

*Las condiciones litológicas.* Porque unas rocas meteorizan más rápidamente que otras.

*La profundidad del surco.* Un grabado pudo atravesar totalmente la corteza de meteorización y otro contiguo solamente calarla parcialmente, de manera que desde el principio ambos surcos tienen un grado diferente de meteorización.

*Las condiciones de exposición ambiental de cada panel y sus partes.* Para eso hay que cuantificar en grados sus características de orientación e inclinación, pero también hay que tomar en consideración si el panel está expuesto a los vientos dominantes o al abrigo de ellos. Por ejemplo, hay diversos paneles orientados al NE, es decir, al alisio, pero la meteorización de la roca es mucho mayor en los de la parte septentrional del roque que en los del lado Sur, porque los primeros están directamente expuestos al efecto humectante del viento (por ejemplo, panel 1), mientras que los otros quedan protegidos por la masa del propio roque (por ejemplo, paneles 29 y 30).

Si un panel tiene a lo largo de su superficie las mismas propiedades petrológicas y de exposición, y todos los grabados fueron hechos con la misma técnica y con profundidades de surco similares, las diferencias de meteorización deben indicar un escalonamiento en el tiempo. En Lomo Galión-1 los motivos representados tienen tipologías fácilmente encuadrables en varias épocas, y esas diferencias temporales reconocibles tienen refrendo en matices de meteorización.

## 8. LA ICONOGRAFÍA: LOS PANELES Y SUS MOTIVOS

Por razones de espacio, presentamos los paneles 71, 67, 30, 29, 4 y 1, que son la muestra más representativa del conjunto. En cada uno de ellos se describen e interpretan los motivos o composiciones y sus detalles, que en el caso concreto de los naviformes nos permite identificar el tipo de embarcación y su cronología.

### PANEL 71 (fig. 1)

Forma parte del grupo de 16 paneles (núms. 70 al 85), que son otros tantos segmentos de la gran laja que ocupa la zona NNO y que tienen apenas una ligera inclinación. Poseen solamente grabados prehistóricos y/o históricos muy antiguos de igual tipología que los primeros.

El panel 71 es el único con grabados prehistóricos incluido en este trabajo, pues los restantes del grupo contienen sólo grabados análogos al de este panel. Contiene un haz de trazos curvilíneos y rectilíneos realizados con técnica de picado continuo, algo erosionados y con meteorización C-D (alta/media-alta). Además, hay trazos rectilíneos incisos que deben ser posteriores, porque parte de ellos están





Figura 1.

claramente superpuestos al motivo picado y, sin embargo, están igual o más meteorizados (D y C-D), lo cual se explica porque fueron ejecutados con incisión somera y son muy poco profundos.

#### PANEL 67 (figs. 2 y 3)

Está situado en la banda de solana y orientado al Sur. Por tanto, el mismo grado de meteorización en el grabado indica aquí una mayor antigüedad que en los paneles orientados al NE y situados en la umbría, como el núm. 1. Mide 185 × 160 cm., es prácticamente vertical (85°) y los motivos son de grandes proporciones. En la parte superior, la que reúne las mejores condiciones para grabar, hay una superposición de motivos grabados en tres momentos sucesivos: una primera gran nave, que posteriormente se retocó con nuevos elementos y, más tarde, se le superpuso una segunda embarcación. En la parte inferior hay un tercer barco. Los tres están vistos por el lado de estribor.

El primer barco que se grabó (figs. 2 y 3 A) fue hecho mediante incisión somera y su meteorización es muy alta. Tiene un casco redondo visto por estribor y, si el dibujo es fiel, las tres líneas horizontales deberían representar la cubierta y dos puentes. A popa hay un alto castillo y otro menor a proa. Se aprecian cuatro palos, aunque el segundo es un tanto confuso. La arboladura y el velamen están más claros en la proa que en el resto, porque el autor del grabado dudaba y rectificaba constantemente pero, como no había manera de borrar los equívocos, un mismo elemento aparece repetido dos o más veces. El bauprés lleva debajo una cebadera, sobre la que se ven dos trazos paralelos verticales que quizás sean jarcias. El trinquete fue repetido tres veces, de manera que el primero parece llevar una cofa, el segundo un pequeño gallardete y en el tercero (del que sólo se trazó la parte superior) van unos trazos oblicuos que parecen cabos, pero lo más claro es que está aparejado con una gran vela latina. De lo alto del palo mayor parte una jarcia que luego se confunde con la verga del trinquete; detrás de él se ve parte del borde de la vela mayor y delante hay un caos de líneas que impiden saber cómo era el velamen de este mástil. El de mesana tiene unos trazos oblicuos que posiblemente indiquen otra vela latina o su verga. A popa hay un pequeño mástil mesana de bonanza con un largo gallardete que tiene dos bandas horizontales, seguramente los colores blanco y rojo de Castilla y León, y luego unos trazos oblicuos que parecen otra verga de vela latina. Delante de la línea de flotación hay unas rayas que pudieran ser el inicio de otro grabado frustrado.

Sus características son bastante elocuentes. Pocas dudas hay de que estamos ante una nave de la segunda mitad del siglo XV o comienzos del XVI, por lo que se trataría de la embarcación histórica más antigua de las que han sido tipológicamente identificadas hasta ahora en grabados de Canarias, sincrónica o inmediatamente posterior a la culminación de la conquista de la isla (1489), aunque la latina del trinquete sea un rasgo singular. Si los cuatro mástiles son reales y no se confundió el autor, se trataría de un navío tipo carraca, la mayor embarcación de la época. Pero en el improbable caso de que uno de los palos de mesana fuera una rectificación,



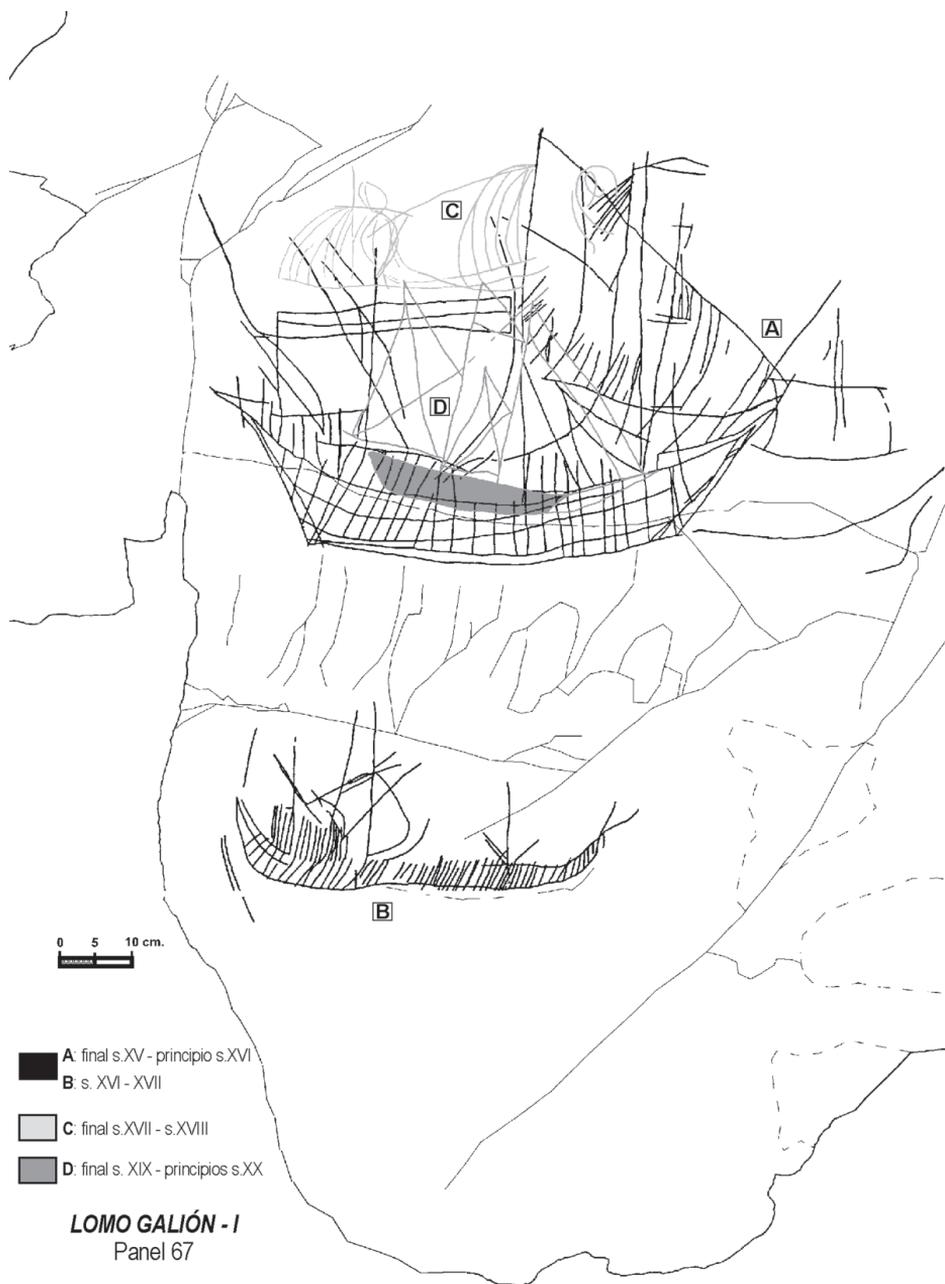


Figura 2.

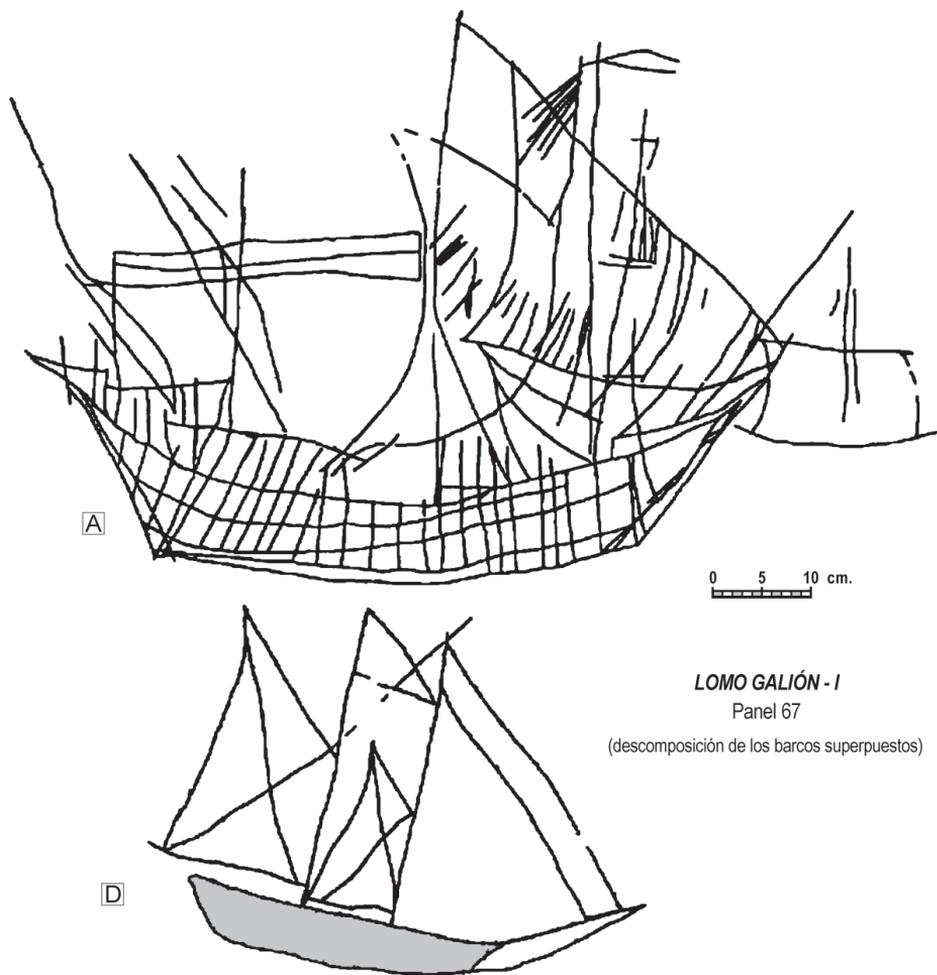


Figura 3.

sería una carabela grande<sup>3</sup> o una nao de inicios del XVI, similar a la Victoria de Magallanes.

En un segundo momento, alguien añadió a este barco varios elementos (fig. 2C): a popa puso el tramo superior de un mástil de mesana con una vela

<sup>3</sup> Comúnmente denominadas *carabelas de armada*.

cuadrada y un extraño objeto enlazado, quizás un gallardete que no ondea, o una bandera morrón<sup>4</sup>; al palo mayor le añadió otra vela cuadrada, y puso otro motivo enlazado en el extremo superior de la verga del trinquete. Esas dos velas van infladas hacia popa, lo que quiere decir que el autor de los retoques confundió proa con popa, porque ya no conocía bien la morfología de una nave tan antigua. Por la configuración de las velas y el grado de meteorización (B: media baja), probablemente estos añadidos se hicieron uno o dos siglos más tarde, avanzado el XVII o en el XVIII.

En la segunda mitad del siglo XIX o a lo sumo a comienzos del XX, cuando el anterior barco estaba muy meteorizado y prácticamente invisible ya, se le superpuso una goleta de dos palos, hecha con bastante realismo (figs. 2 y 3D): la superficie del casco destaca con el raspado (meteorización A); bajo el largo bauprés hay un trazo en ángulo, que debe ser el frenillo del petifoque<sup>5</sup>; el palo de trinquete lleva una vela cangreja detrás y en la parte superior llevaría dos velas cuadas, que no se dibujaron porque estarían recogidas, hacia el bauprés parten tres líneas, que son los nervios de los foques; el mástil mayor lleva una gran vela cangreja y entre ambos palos hay una vela de estay y una jarcia. Estas goletas fueron populares en los mares de Canarias, pues eran muy comunes en el tráfico interior y exterior de la época, e incluso los mejores pesqueros de altura eran goletas similares.

En la parte inferior del panel hay una nave de estribor (fig. 2B) hecha con incisión somera, que tiene meteorización media-alta (C). Está muy burdamente realizada y eso dificulta su identificación. Tiene la popa y la proa elevadas y el casco va relleno de líneas oblicuas que pudieran representar remos o simplemente darle volumen al casco. A popa hay un cuerpo también relleno de líneas verticales, que parece un castillo. La proa está rematada por dos trazos que sobresalen, quizás son simplemente un fallo del autor que prolongó las líneas de cubierta y de quilla, o que el inferior sea un largo frontón y el superior el bauprés. Tiene cuatro mástiles, el trinquete sin velamen, el mayor con una vela que parece cuadra y quizás una o dos vergas más, el de mesana y el de mesana de bonanza<sup>6</sup> tienen cada uno una verga de vela latina. En la popa hay una posible asta de bandera y, detrás del barco, dos trazos paralelos más. Si los trazos oblicuos del casco representasen la palamenta, podría pensarse en una galera; pero nos disuaden de ello la forma de la proa, el número de mástiles y el hecho de que el casco de la embarcación mayor del panel (A) esté esbozado de igual manera. Comprobando su grado de meteorización con los de la parte superior del panel, fue grabado después del motivo A y antes del C. Por consiguiente, se realizaría a lo largo del XVI o primeras décadas del XVII y, con no pocas dudas, pudiera tratarse de un galeón u otro gran buque la época.

---

<sup>4</sup> *Bandera morrón o de auxilio*: se enrollaba anudándola de trecho en trecho, o se izaba en esta forma para pedir auxilio, en caso de encontrarse el barco en problemas.

<sup>5</sup> *Frenillo*: cadena que va del bauprés al casco y contrarresta el empuje de los foques hacia arriba.

<sup>6</sup> *Mesana de bonanza*: es el cuarto mástil, situado a la altura de la cubierta de popa.



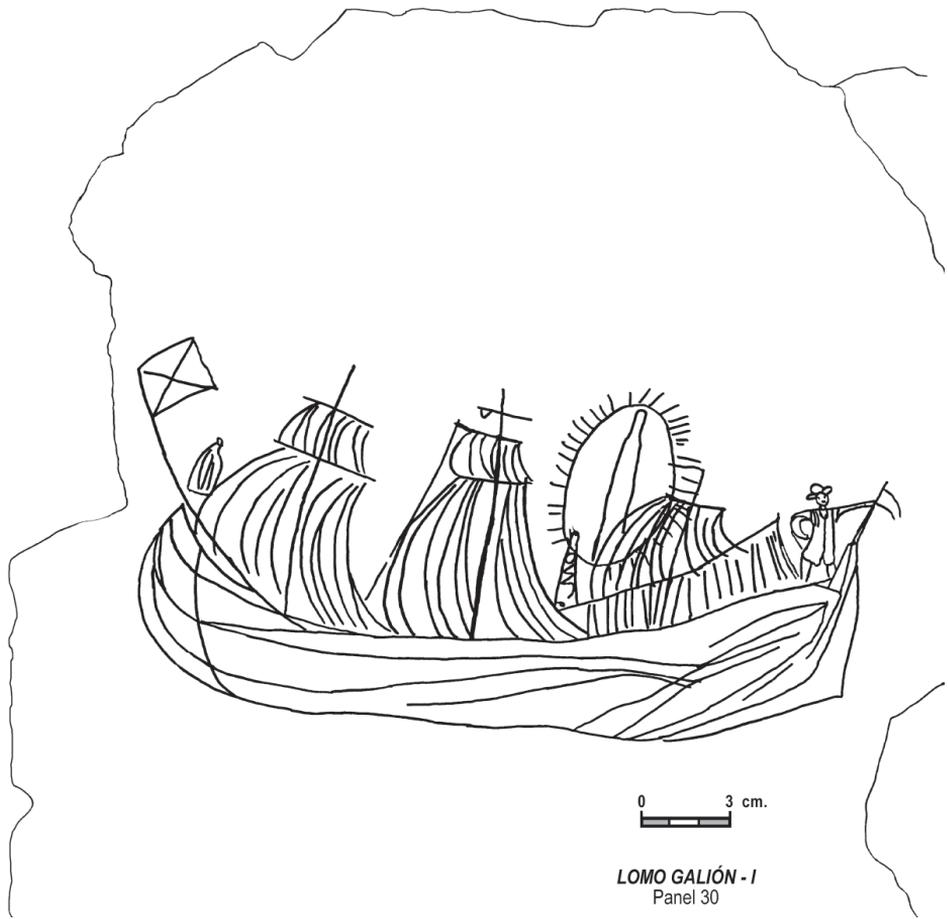


Figura 4.

PANEL 30 (fig. 4)

Mide 86 × 57 cm y está orientado al NNE. Este panel y el núm. 29 están en la parte Sur del roque y, por tanto, están resguardados de las inclemencias meteorológicas por el propio roque; además, está a extraplomo (115°). Eso explica que la superficie natural del panel esté tan poco meteorizada y mucho menos aún los grabados. El único grafito está hecho con incisión somera y tiene una meteorización media-baja. Es un buque de babor con tres mástiles, con una tipología de finales del XVII o, con mayor probabilidad, de la primera mitad del XVIII, que tiene un interés especial porque es la prueba más clara de la vinculación entre estos grabados de barcos y la Virgen de Guadalupe. Sobre cubierta hay tres figuras

antropomorfas, de tamaño desproporcionado respecto al barco, lo cual puede deberse a la voluntad de destacarlas, o a que en realidad es una barcaza engalanada con un falso velamen propio de navíos y fragatas. En el casco se muestran las tablas, con sensación de curvatura en popa y proa; esta parte delantera fue retocada para alargarla y en ella hay un fanal; a popa, bajo el casco, se indica el tramo postrero de la quilla, que enlaza directamente con el timón. En el mástil de mesana hay una gavia cuadra y la vela principal es latina; el mayor muestra la vela y la gavia, de cuya verga parte una jarcia, pero tiene recogido el juanete; el trinquete lleva desplegadas la trinqueta y la gavia. En el bauprés ondea una gran bandera con aspas: puede ser la enseña de la marina española antes de Carlos III, que en situaciones normales iría a popa, pero en días festivos, como el que expresa la imagen, se ponía en el bauprés; otra improbable explicación es que sea una bandera de señales con la Cruz de San Andrés, que correspondía a la M (inicial de *María*) en el viejo código internacional, en cuyo caso su mensaje sería que la Virgen María estaba a bordo.

Respecto a las tres imágenes, en la de popa hay un tripulante —probablemente el capitán o maestro— que apoya su brazo izquierdo en el mástil de una bandera, viste una casaca larga abierta al centro y se cubre con un sombrero de ala, ropajes que encajan con las fechas indicadas. En la cubierta de cuadra, entre el palo mayor y el de mesana, hay una figura análoga a la del panel 29, es decir, una imagen esquematizada de la Virgen, rodeada de un halo en forma de óvalo radiado. Delante de ella, pero algo más abajo, hay otra más pequeña con el interior rayado y sin halo, que debe ser un primer intento abortado, porque la empezaron a hacer en un espacio estrecho entre las velas donde la imagen no destacaba ni cabría su halo. Este interesante grabado representa, sin duda, al barco de la Virgen de Guadalupe, bien aquél al cual alude la leyenda de su aparición, o simplemente el que la transportaba antaño en la procesión marítima.

#### PANEL 29 (fig. 5)

Tiene  $36 \times 14$  cm, está orientado al NNE, inclinación de  $110^\circ$ . Este panel está justamente a la derecha del anterior y ambos comparten las mismas condiciones resguardadas. Están también relacionados estilísticamente. Su único motivo ocupa el extremo superior y está hecho mediante incisión somera y con meteorización media-baja. Es una imagen antropomorfa con una vestimenta talar, los brazos separados del cuerpo y los rasgos de la cara indicados; está rodeada por dos círculos conectados por radios. Entendemos que es una representación de la Virgen María y, dada la proximidad de la ermita de Nuestra Señora de Guadalupe, es fácil asociar este grabado a la patrona de la isla.

#### PANEL 4 (fig. 6)

Mide  $95 \times 45$  cm, está situado en el lado N y orientado al NNE, con inclinación de  $80^\circ$ . Tiene una única embarcación por estribor, grabada con incisión



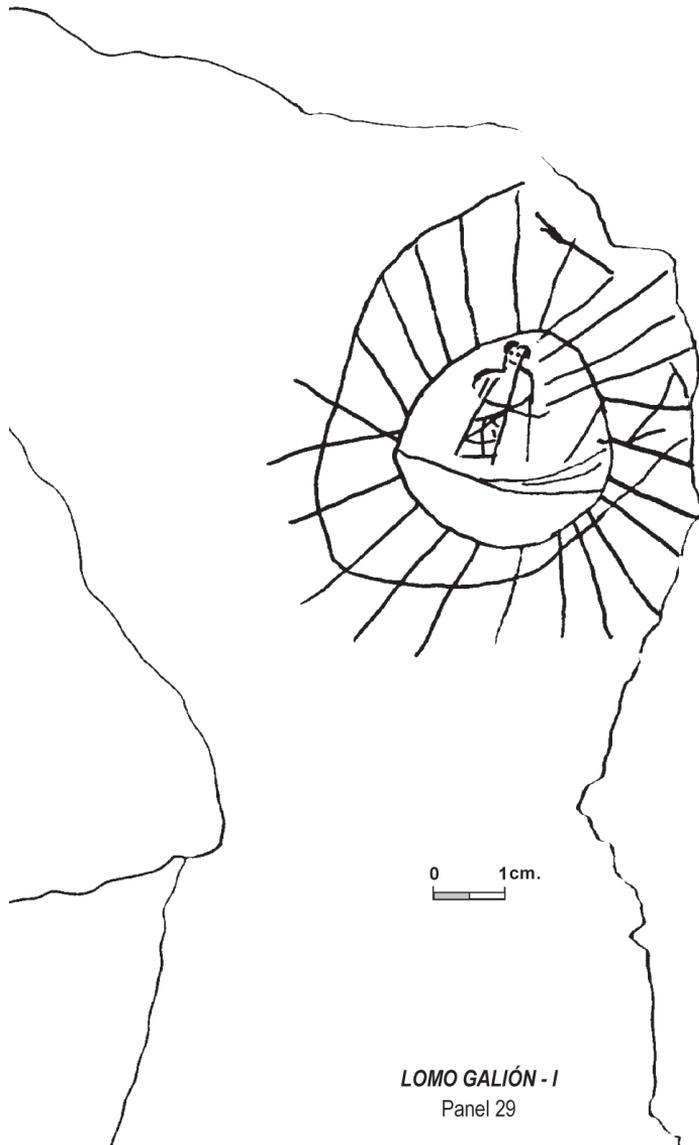


Figura 5.

somera, que presenta meteorización C (media-alta). Es una pequeña embarcación hecha de manera imprecisa, con el casco ligeramente curvo y la proa algo elevada; la arboladura es simple y confusa: está el bauprés y un mástil, que carga delante una vela triangular (no sabemos si un foque o una vela latina) y a popa una posible vela

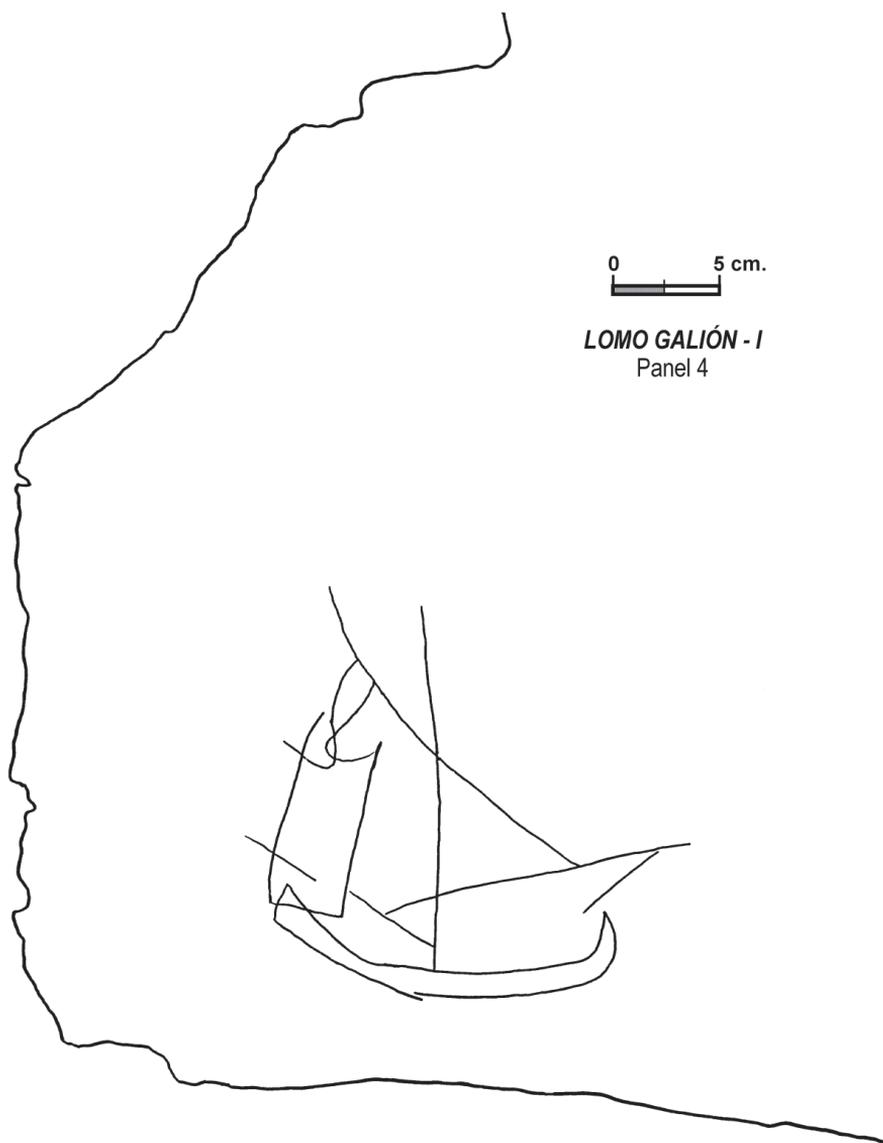


Figura 6.

tarquina o cangreja. Siendo un motivo tan poco preciso, no es fácil identificarlo. Pudiera ser una barca, filibote, patache o similar. Su antigüedad es también imprecisa, pero si se tiene en cuenta que posee análogas condiciones de exposición que el cercano panel 1, y que su grado de meteorización es como las embarcaciones C-D-E-F, podría haber sido grabado alrededor del siglo XVIII.

PANEL 1 (figs. 7-12)

Mide 145 × 280 cm, es prácticamente vertical (85°), está en la parte N del roque y orientado al NE, es decir, a barlovento. El panel está compartimentado en tres subpaneles separados por fisuras de la roca, cuyas superficies presentan en algunos sectores una textura irregular, de manera que prácticamente casi todo el espacio apropiado para grabar está ocupado por insculturas. Contiene nueve embarcaciones y otros varios motivos de dudosa interpretación, aunque están asociados a algunos de los barcos. La técnica empleada en la mayoría fue la incisión somera, con profundidad del surco entre 0'2 y 0'5 mm y anchura entre 0'3 y 1 mm; aunque el motivo A se obtuvo mediante incisión media, con 0'5 mm de profundidad y 1 mm de ancho. Los motivos A y B presentan una meteorización muy alta; las naves C, D, E y F tienen meteorización media-alta; los motivos G, H e I tienen meteorización media-baja.

Existe una secuencia temporal que puede ser inferida por los diferentes grados de meteorización y por la distribución jerarquizada de los motivos a lo largo de la superficie de la roca, lo cual queda luego refrendado por la tipología de las naves. Primero fueron realizados los barcos A y B, que son los mayores y que ocupan precisamente las partes centrales y más aptas de los dos subpaneles mayores. Luego se trazaron dos grupos, aparentemente realizados por manos distintas pero en un tiempo próximo entre sí: de un lado los motivos C y D, de otro E y F. Los grafitos más recientes son G, H e I, el primero en un hueco que quedaba en el subpanel de la derecha y los otros dos en el estrecho subpanel encimero.

*El barco A* (figs. 7 y 8) es un navío de finales del siglo XVII o comienzos del XVIII ya que, aunque el velamen es propio de todo el XVII, la forma del casco con el beque o frontón<sup>7</sup> presentando esta característica forma curva son propios de las fechas indicadas. La superficie del casco muestra tres grandes hiladas de tablas y otros trazos perpendiculares y oblicuos. A popa hay un mástil con una flámula o bandera que tiene dos franjas horizontales, detrás de ella un fanal, y bajo la quilla se indicó el timón. Posee tres palos: el de mesana tiene la gavia cuadra, pero la vela principal aún es latina; el palo mayor tiene desplegadas la mayor y la gavia, pero no el juanete del que sólo se ve la verga, y muestra los obenques de estribor con sus flechastes; el trinquete tiene dos velas, la trinqueta desplegada y la gavia cargada porque sólo se dibujó la verga; el bauprés tiene la verga de la cebadera y una bandera. Entre las velas se indican algunas jarcias.

*El barco B* (figs. 7 y 9) está ejecutado por otra mano y con mucha menor destreza. Es también un buque por estribor, con porte y cronología análogos al

---

<sup>7</sup> Cuerpo añadido a la proa sobre el cual va el bauprés. A fines del XVII había adoptado esta característica forma curva que duró hasta principios del XIX.



Figura 7.

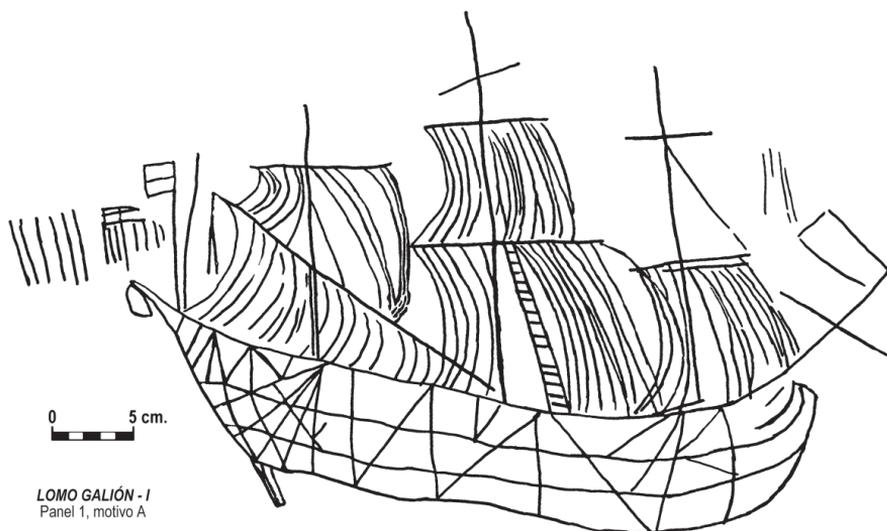


Figura 8.

anterior. Se aprecian dos mástiles con dos velas cuadras cada uno y posiblemente una tercera en la parte inferior, aunque se ve confuso por la presencia de varios espacios triangulares, que quizás sean velas de estay o simple impericia del autor. A proa y popa de la jarcia hay dos largos trazos oblicuos: el primero puede representar un largo bauprés desviado hacia atrás por torpeza; el segundo parece la verga de un oculto palo de mesana, en cuyo caso sostendría una vela latina como en el motivo precedente. El casco está dividido en un cuerpo superior y otro inferior, y los detalles se suplieron con multitud de trazos sinuosos. A popa se intuye un fanal junto a algo que podría ser un mástil de bandera y, más abajo, una bandera con dos aspas, sin duda la Cruz de Borgoña<sup>8</sup>. Bajo el casco hay un elemento que dudosamente pudiera ser el timón.

*El barco C* (figs. 7 y 10), también por estribor, tiene el aparejo confusamente realizado, aunque se insinúan tres mástiles, el trinquete y el mayor con velas cuadras y el de mesana con una vela latina. El casco está más definido y presenta ocho elementos circulares que pudieran ser bocas de cañones, aunque están distri-

<sup>8</sup> Enseña usada por la marina española durante los siglos XVII y XVIII: al principio era de fondo rojo con aspas blancas, pero pronto se invirtieron los colores. Carlos III introdujo la bandera rojigualda para evitar las frecuentes confusiones con otras divisas, sobre todo la inglesa, aunque la blanca con aspas rojas se mantuvo algún tiempo con funciones específicas.

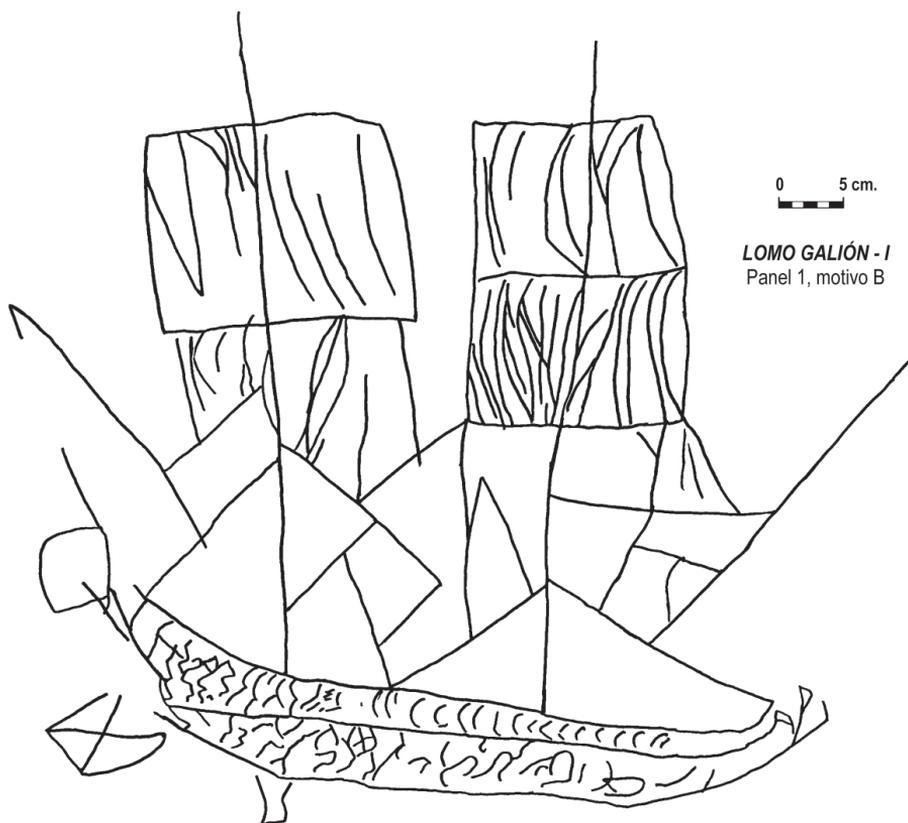


Figura 9.

buidos de manera arbitraria, salvo los dos de popa, por lo que también podrían ser balas de artillería o el impacto de éstas. Debe ser de una fecha análoga o ligeramente posterior a A y B, de manera que el siglo XVIII parece aceptable. En un momento posterior le superpusieron dos gruesos trazos ensanchados en la parte inferior, a modo de grandes remos, menos meteorizados que la nave.

*El barco D* (fig. 7) lleva un solo palo con foque y vela cangreja bien definidos, rasgos propios de una barca, un filibote o un patache, pequeñas embarcaciones mercantes de transporte, que con estos u otros nombres fueron habituales durante el siglo XVII y más en el XVIII para el tráfico interinsular y a veces también para recorridos mayores (E. Torres, 1981; M. Lobo, 1991). Carga tres cañones por banda, cosa inusual en otras latitudes para naves de este tipo, ya que tanta artillería disminuía la capacidad de carga del barco, pero en Canarias se había dispuesto que estuvieran fuertemente armadas ante el peligro de piratas. Precisamente lo habitual

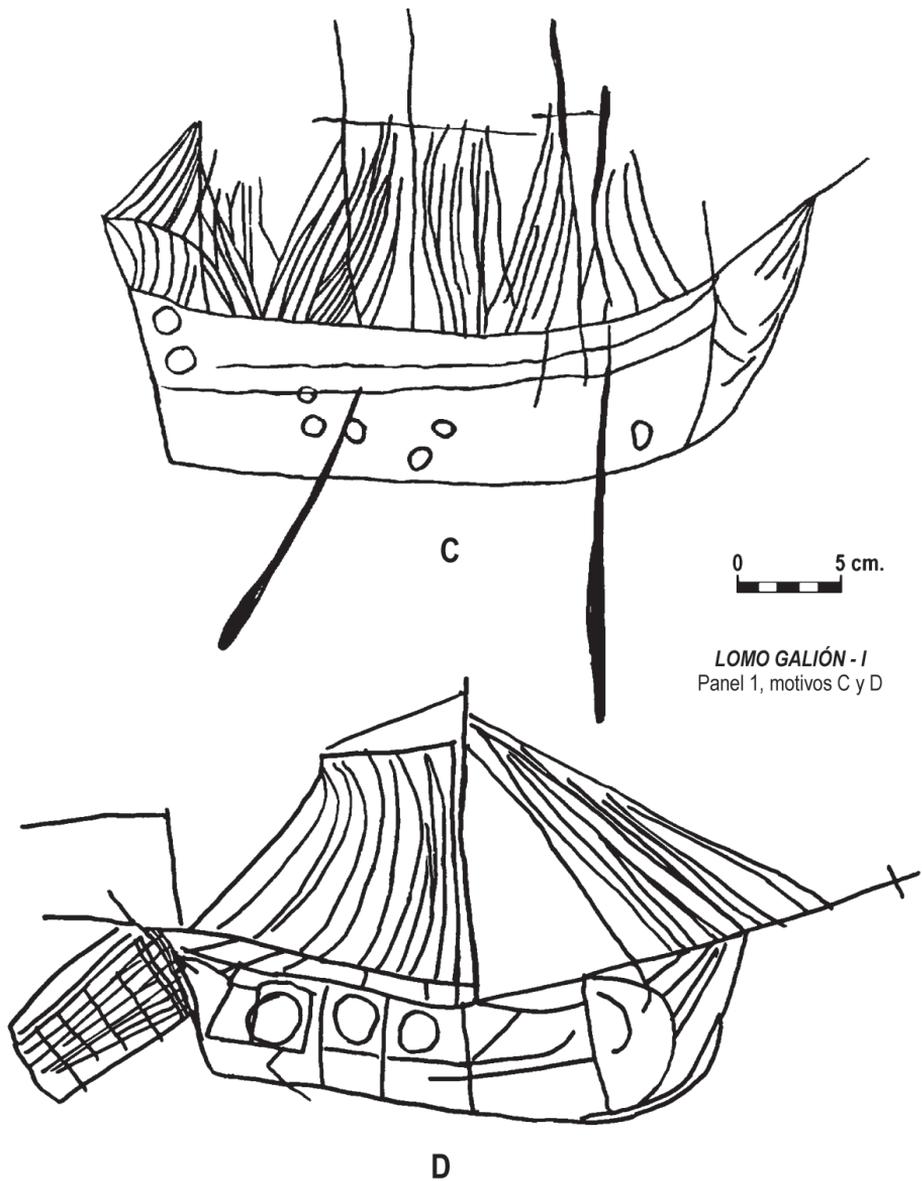
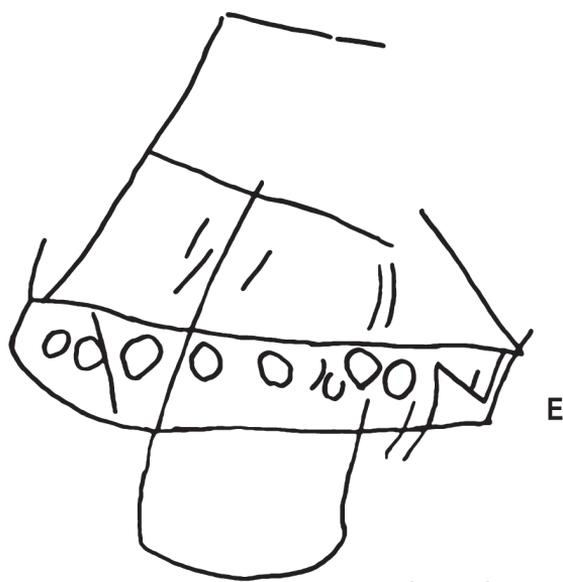


Figura 10.

en estas islas para esas naves eran seis bocas de fuego alojadas en la parte posterior, como se ve en el grabado. A popa hay dos banderas, una inconclusa y otra grande con una ancha franja central reticulada o ajedrezada.



0 3 cm.

LOMO GALIÓN - I  
Panel 1, motivos E y F

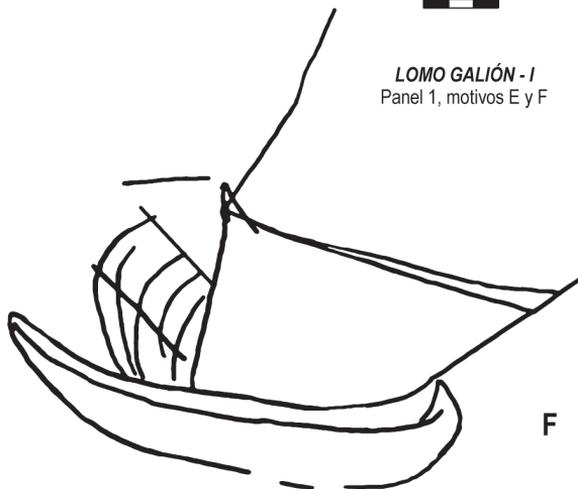


Figura 11.

Los barcos E y F (figs. 7 y 11) se trazaron torpemente. El motivo E parece tener velas cuadradas y ocho cañones por banda, único indicio para suponer que es un buque de porte medio. Más claro se ve el aparejo del barco F, visto por estribor, con un solo mástil, foque y cangreja, y la proa elevada, elementos que le asemejan al motivo D.

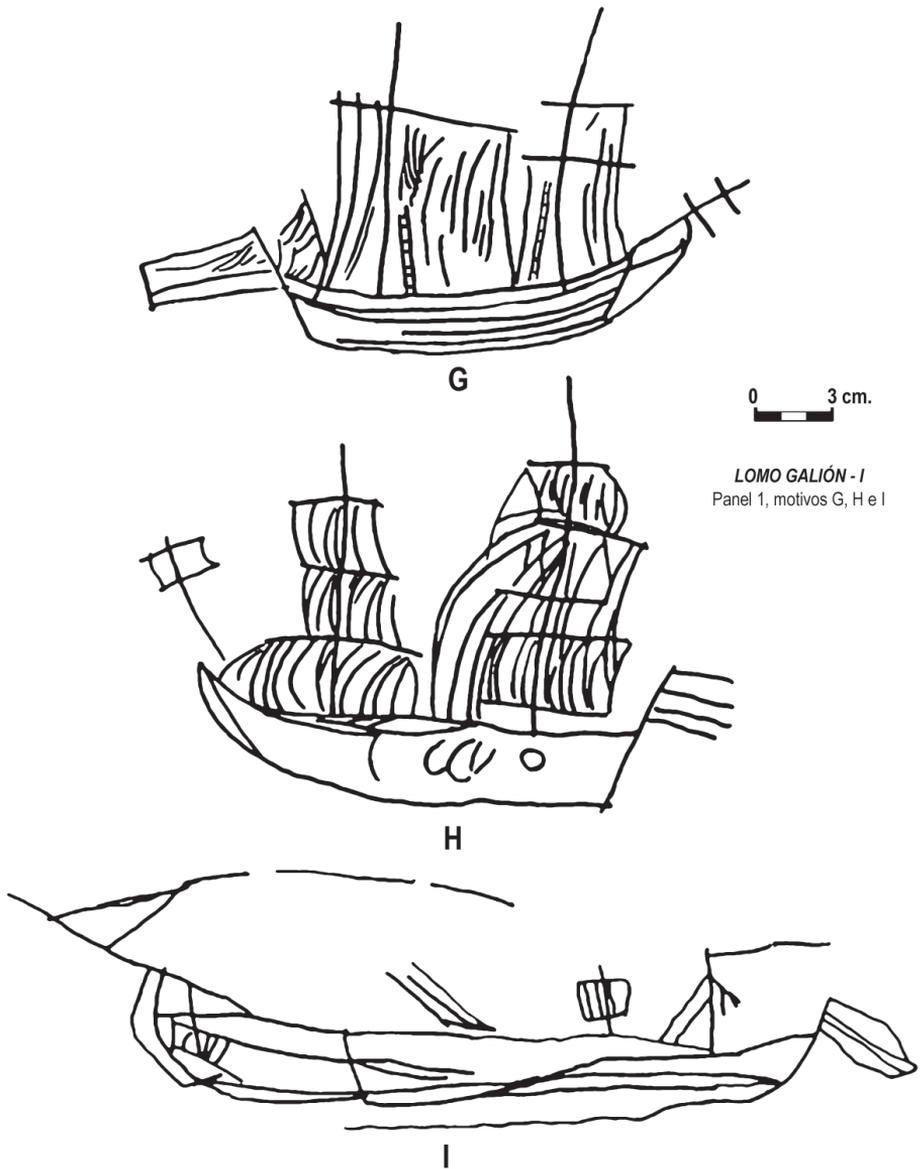


Figura 12.

*Los barcos G y H* (figs. 7 y 12) son bergantines de las primeras décadas del siglo XIX o, como muy antiguos, de fines del XVIII. Están grabados con cierto detalle a pesar de su pequeño tamaño. En el casco del primero están indicadas las tablas del

costado, mientras que en el segundo se insinúan varias bocas de cañones, y en ambos está bien marcado el cuerpo de proa con el beque. Tienen bauprés, trinquete y mayor. En G, el bauprés tiene dos vergas de cebaderas o es una sola cebadera a la que faltan dos trazos; en el trinquete se aprecian dos velas cuadradas y una en el mayor, así como una posible cangreja, y en ambos palos se ven los obenques de estribor con sus flechastes. En el barco H, el bauprés lleva una cebadera; el trinquete y mayor llevan desplegadas cada uno tres velas cuadradas, pero el aparejo del mayor es algo confuso y no se distingue si hay cangreja. Ambos llevan a popa una bandera con tres franjas horizontales, probablemente la española.

*El motivo I* es un barco por babor hecho con mano insegura y constreñido a un espacio muy estrecho: se intentó reproducir, sin conseguirlo, un navío o una fragata de tres palos, en cuyo casco se ven las tablas; a proa hay una ancha franja curva que puede ser la tajamar; tiene un largo bauprés, del que parte un estay con un elemento triangular, posiblemente un foque; luego hay tres trazos paralelos que quizás sean obenques de un inexistente trinquete; más atrás se ven dos cortísimos mástiles, el primero debería ser el mayor con una diminuta vela cuadrada y en el de mesana sólo indicaron los obenques y algo que pudiera ser un estandarte; a popa hay una bandera con tres franjas horizontales, como G y H.

## 9. EL CONTEXTO HISTÓRICO DE LOS GRABADOS

### GRABADOS DE BARCO Y RELIGIOSIDAD

Con la implantación del nuevo orden que trajo la colonización europea a partir de 1489, la cultura indígena no debió desarticularse bruscamente, sino mediante un cambio progresivo y lento, favorecido por las condiciones del régimen señorial, pues faltaban estímulos para transformar enteramente el sistema productivo de los aborígenes. De ahí que la llegada de colonos para roturar tierras fue siempre muy escasa, y únicamente en el siglo XVII hubo una mayor afluencia a algunos lugares del norte, promovido por los Condes de La Gomera. Pero, en general, puede afirmarse que el componente indígena siguió siendo mayoritario en la población de la isla, aun a pesar de la matanza y esclavización promovidas por Pedro de Vera y Beatriz de Bobadilla en el citado año.

Gran parte de aquellos gomeros continuarían manteniendo durante mucho tiempo una actividad esencialmente pastoril, quizás intensificada por una cierta división étnica del trabajo. De hecho, grandes zonas quedaron convertidas en dehesas, como así sucedió precisamente con la de Majona, que iba desde uno de los barrancos de La Villa hasta Hermigua, abarcando la séptima parte de la isla, y en medio de ella la cuenca de Abalos (G. Díaz y J.M. Rodríguez, 1990:168). Es lógico pensar que las costumbres aborígenes se mantuvieran más arraigadas aún en esas dehesas.

Los grabados rupestres pueden ser un ejemplo más de cómo perduraron tradiciones indígenas, que se fueron entrelazando con hábitos coherentes de los colonos agrícolas posteriores. Se siguieron haciendo en época histórica en los mis-



mos lugares que los prehistóricos y, a veces, repitiendo los sencillos y universales diseños de éstos, aunque incorporando nuevos motivos, como las cruces cristianas, embarcaciones, aves de corral, armas de fuego y, más recientemente, vehículos a motor. El hecho de que concurren en un mismo sitio de manera habitual los grabados antiguos junto a otros modernos, puede indicar que también coincidieron los móviles que indujeron a grabar o que se siguieron haciendo por mimetismo.

Por tanto, no afirmamos que sólo la población indígena tuvo el hábito de grabar y que se perpetuó a través de sus descendientes, pues no puede descartarse que algunos inmigrantes europeos pudieran traer ciertas formas de comportamiento análogas. Pero queremos destacar la importancia del componente indígena, que se manifiesta en la continuidad del propio acto de grabar y, sobre todo, en el uso de los mismos lugares y a menudo con idénticas técnicas (J.F. Navarro, 1992 y 1995).

En el caso que nos ocupa, estamos seguros de que los barcos y la Virgen de Guadalupe están estrechamente asociados. El mito de su aparición se relaciona con un barco<sup>9</sup>. También han sido barcos los exvotos que se depositan en su ermita de Punta Llana. Cada cuatro años, una procesión marítima transporta a la imagen desde este lugar a la Villa y viceversa, pasando justamente frente a la Playa de Abalos y el Lomo Galión.

#### GRABADOS DE BARCOS E HISTORIA MARÍTIMA

La embarcación más antigua (panel 67) es de fines del siglo xv o inicios del xvi, coincidiendo con el proceso de colonización castellana y, cómo no, con los eventos del descubrimiento americano. Luego, hay otra del xvi; varios barcos que

---

<sup>9</sup> La devoción en La Gomera hacia la Virgen extremeña de Guadalupe pudo originarse por la vía de la colonización americana, quizás traída por misioneros que hacían escala en la ruta a América. G. Frutuoso (1964 [1590]:134) cuenta que cuando un navío de conquistadores costeaba Puntallana buscando puerto para desembarcar, gran número de indígenas gomeros se fue congregando sobre el acantilado. Entonces el capitán Diego de Ayala (quizás lo confunde con Fernán Peraza «el viejo») prometió a la Virgen de Guadalupe que si aquella gente numerosa los recibía sin daño, construiría en aquel lugar una ermita bajo su advocación, como así sucedió. Este hecho, de haber existido, hay que fecharlo antes del último tercio del siglo xv. No obstante, una leyenda popular explica su presencia mediante acontecimientos milagrosos producidos después de la conquista, pero en los que interviene también un barco: el vigía de una nave española que pasaba frente a Puntallana, rumbo a América, vio un resplandor en la costa y, al desembarcar para investigar, observó que la luz salía de una cueva que albergaba una imagen de la Virgen de Guadalupe. La llevaron a bordo y levaron anclas, pero las velas se hinchaban sin que la nave se moviera y, a la vez, una bandada de palomas revoloteaba en torno a la cueva, volando luego al barco y de nuevo a la cueva. Sacaron la imagen a cubierta y entonces las palomas intentaron transportarla a tierra con sus picos. Ante estos signos milagrosos, el capitán ordenó devolverla a su sitio y entonces el barco obedeció al impulso del viento, dirigiéndose al vecino puerto y villa de San Sebastián para proclamar la noticia. Los vecinos se dirigieron de inmediato a Punta Llana a venerar a la Virgen, para la cual construyeron una ermita (G. Díaz, 1999:58).

pueden ser del XVII, pero sobre todo del XVIII; algunos de principios del XIX y, por último, el más reciente es de fines del XIX o inicios del XX.

Los grabadores tuvieron dos fuentes complementarias para inspirarse. De un lado, las embarcaciones que entraban o salían del puerto de San Sebastián, las que costeaban la isla o las que integraban la procesión marítima de la Virgen de Guadalupe. De otro, las maquetas de barcos que, como exvotos, hubo y hay en la propia ermita de Punta Llana. La vecina rada de San Sebastián siempre fue el puerto principal de la isla, junto con su anexo del Buen Paso y, por tanto, las aguas próximas eran las más transitadas por naves, aunque, según el estado del tiempo, el propio saliente de Punta Llana abrigaba dos fondeaderos de ocasión al Norte y Sur (G. Frutuoso, 1964 [1590]:143).

La presencia de naves en la zona fue muy esporádica hasta mediados del siglo XV, cuando empezaron los intentos colonizadores de los primeros señores, como Fernán Peraza el Viejo, fundador de la Torre del Conde, y su yerno Diego de Herrera; hasta que se produjo la definitiva instalación de Fernán Peraza el Mozo en 1477.

El tráfico corriente todavía era muy escaso, pero en momentos concretos arribaban armadas que, sin duda, despertaron la curiosidad de los pastores que tenían por costumbre grabar. Son bien conocidas la llegada de la flotilla de Juan Rejón en 1481 a Hermigua, y la terrible expedición de Pedro de Vera en 1489. A partir de 1492 San Sebastián empezó a ser frecuentado por las flotas que iban a Indias o incluso al Pacífico, durante el periodo de exploraciones y conquistas. Colón recaló aquí en sus viajes de 1492, 1493 y 1498, aunque el que causaría mayor impacto fue el segundo, cuando trajo una gran armada de 3 naos y 14 carabelas. En 1499 llegaban las 4 naos de Ojeda, Vespucio y La Cosa; en 1502 la gran expedición de Ovando, con 32 naves; en 1504 la de Alonso Quintero; en 1514 los 22 buques de Pedrarias Dávila; al año siguiente la del adelantado Juan Díaz de Solís; en 1525 la de García de Loaysa y Elcano en su viaje de circunvalación; en 1526 las de Francisco de Montejo y Pedro de Los Ríos; en 1530 la de Hernando y Francisco Pizarro; en 1532 Pedro de Heredia llega con un galeón, una carabela y una fusta; en 1534 el portugués Francisco de Alcazaba; en 1535 las expediciones de Pedro de Mendoza y de Cristóbal Frías Marañón; en 1538 Hernando de Soto, con 7 navíos grandes, 3 pequeños y 20 naos; en 1544 la flota en que iba la virreina viuda María de Toledo y fray Bartolomé de las Casas, como obispo de Chiapas; en 1555 el virrey marqués de Cañete; en 1565 la formidable flota de Meléndez de Avilés, con 60 navíos y galeones, que permaneció largo tiempo y los millares de marinos y soldados generaron cuantiosos ingresos a la población de la villa; en 1572 hizo escala Juan Ortiz de Zárate; etc. (G. Frutuoso, 1964 [1590]; A. Borges, 1977; A. Darías y G. Díaz, 1994).

El final del siglo XV y el XVI debió ser una época dorada en la que La Gomera desempeñó un papel de primer orden como antesala trasatlántica, cuestión que influiría decididamente en la economía de la isla. Sospechamos, que durante generaciones una parte no desdeñable de la producción estuvo destinada a abastecer las naves en su viaje de ida a América, sobre todo de productos perecederos o de transporte entorpecedor, como el queso, la carne conservada, el agua, el vino, el azúcar, algunos vegetales, animales vivos, etc., buena parte de lo cual evitarían cargar en los

puertos de origen. Aparte de que la población gomera tenía reputación de vender a precios muy bajos esas y otras cosas que, por añadidura, eran de excelente calidad. Lógicamente, el Conde estimularía la producción de aquellos bienes de consumo que demandaban las flotas, cuyo origen estaba en la ganadería y algunas actividades agrícolas muy concretas, siendo los primeros beneficiados él mismo y algunos vecinos de la Villa.

Después de esta gran etapa de la conquista americana, descendió la afluencia de escuadras y los beneficios que acarreaban, por lo que es lógico pensar que los condes pretendieran darle otra orientación económica a la isla. El mar y los barcos tuvieron desde el siglo XVII otro signo: La Gomera pasó a quedar muy tímidamente integrada en algunos circuitos comerciales con la América española, con la metrópoli y, en menor medida, con la carrera de Brasil y el tráfico de esclavos desde Guinea y Cabo Verde. Pero lo cierto es que su papel fue muy marginal, porque la inmensa mayoría del comercio marítimo se concentraba en las islas de realengo —Tenerife, Gran Canaria y La Palma— (G. Glas, 1976 [1764]:133-139). De manera que las comunicaciones interinsulares acabarían por imponerse en las relaciones de la isla con el exterior, y los grabados de pequeñas embarcaciones deben relacionarse con este hecho. En el siglo XVIII el tráfico más habitual era con Tenerife, adonde se exportaba seda, aguardiente, ganado y orchilla, recibiendo manufacturas y otros productos de origen europeo y americano. Los barcos usados para ello se construían en Canarias, eran de 20 a 50 Tm y una decena de tripulantes, número muy elevado necesario para las operaciones de carga y descarga.

La otra vertiente de los barcos era de signo negativo. Algunas veces, los barcos que se acercaban constituían un peligro. Hubo un primer periodo en el que los antiguos gomeros sufrieron el efecto de las razzias para cautivar esclavos y ganado, que se inició en el siglo XIV y fue en aumento hasta culminar en la masacre de Pedro de Vera en 1489. Luego, la isla empezó a sufrir los ataques de los enemigos de la corona española: en 1498 ya Colón encontró aquí un pirata francés; en 1553, el famoso Jean Le Clerq —*Pie de Palo*— intentó desembarcar sin éxito; en 1569 hubo otro ataque de corsarios franceses; en 1571 Jean Capdeville entró con engaños, mató a algunos que no pudieron huir, saqueó y quemó buena parte de la Villa; en 1583 fue rechazada una flota luso-francesa de 6 navíos; en 1585 le sucedió lo mismo al conocido Fancis Drake; en 1599 el holandés Pieter van der Does volvió a desvalijar y quemar San Sebastián a pesar de la defensa isleña; en 1618 se produjo el ataque más devastador por parte de la flota argelina de Tabac y Soleimán, que no sólo arrasaron la capital, sino que saquearon en el interior, llegando hasta Hermigua; en 1743 fue rechazada la escuadra inglesa de sir Charles Windham, acontecimiento que reproduce el fresco de la capilla del Pilar en la iglesia de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de la Asunción. Además de los anteriores, otros corsarios merodearon las costas de La Gomera sin grandes consecuencias.

Algunos piratas y corsarios enemigos de la corona española llegaron a usar la rada de San Sebastián como punto de abastecimiento, como hizo en 1556 la escuadra francesa del vizconde de Uza, formada por 9 barcos y 2.000 soldados; la del inglés John Hawkins en 1567; la del francés Jean de Sores en 1570, después de haber atacado La Palma, lo que provocó un escándalo y el proceso abierto por la



Inquisición al Conde y a varios gomeros; en 1617 hizo aguada la escuadra de sir Walter Raleigh; etc. (A. Rumeu, 1947; A. Darias y G. Díaz, 1994).

Por último, el mar y los barcos fueron siempre el vehículo para la emigración gomera a América, que comenzó con las primeras expediciones colombinas y tenían su punto de partida en el vecino puerto de San Sebastián. No pocos colonos establecidos provisionalmente en la isla acabaron embarcando en los navíos que recalaban en el puerto rumbo a América. Más recientemente, cuando llegaron a ser durísimas las condiciones económicas y sociales de una gran parte de la población, la emigración legal y clandestina a Tenerife y América fue la única alternativa posible a un alto porcentaje de la población. En este caso, el barco ya no era sólo un símbolo religioso vinculado a la Virgen de Guadalupe, sino que representaba la única manera de escapar a una existencia llena de penurias y, por tanto, se convirtió también en un símbolo de esperanza en una vida mejor.



## BIBLIOGRAFÍA

- BAZZANA, A., LAMBLIN, M.P. y MONTMESSIN, Y. (1984): *Catálogo de los Graffiti medievales del Castell de Denia*, Denia.
- BETHENCOURT ALFONSO, J. (1882): NOTAS PARA LOS ESTUDIOS PREHISTÓRICOS DE LAS ISLAS DE GOMERA Y HIERRO. III. Cuevas funerarias, kjökkenmoddinger y letreros en La Gomera. *Revista de Canarias*, IV: 114-115.
- BEVIÁ, P.; PEÑA, R.; FERRÉ, P.; FERRÁNDIZ, J.M. y MARTÍN, M.F. (1993): Avance del corpus de graffiti del término municipal de Alicante. *LQNT*, 1: 185-190.
- BORGES, A. (1977): Viajes colombinos. Participación en la conquista americana. *Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres*, tomo II, S/C de Tenerife: 241-260.
- CANO, T. (1964) [1611]: *Arte para fabricar y aparejar naos*. La Laguna (IEC).
- CASTILLO Y RUIZ DE VERGARA, P.A. DEL (1948-1950) [1737]: *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias*. Edición crítica de Miguel Santiago. Madrid.
- CIORANESCU, A. (ed.) (1977): Notas a Fr.J de ABREU GALINDO: *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*. S/C de Tenerife (Goya ed.).
- DARIAS PRÍNCIPE, A. y DÍAZ PADILLA, G. (1994): *La rada y puerto de San Sebastián de La Gomera 1492-1992*. S/C de Tenerife (Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife).
- DÍAZ PADILLA, G. y RODRÍGUEZ YANES, J.M. (1990): *El señorío en las Canarias Occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*. S/C de Tenerife (Cabildos Insulares de El Hierro y La Gomera).
- DIEGO CUSCOY, L. (1948): El enterramiento de los Toscones en el Barranco de Abalos (La Gomera). *El Museo Canario*, IX: 11-20.
- (1953): *Nuevas excavaciones arqueológicas en las Canarias Occidentales. Yacimientos de Tenerife y La Gomera, 1947-1951*. Informes y Memorias de la Comisaría General de Excavaciones Arqueológicas, 28. Madrid.
- (1951b): El enterramiento de Los Toscones en el Barranco de Abalos (La Gomera). *El Museo Canario*, IX: 11-20.
- (1953b): Barranco de Abalos (Gomera). *Noticiero Arqueológico Hispánico*, 1, 1: 179.
- ESCRIBANO COBO, G.; MEDEROS MARTÍN, A. y CHINEA DÍAZ, D. (2002): Representaciones de barcos, sobre soporte rupestre, de las Islas Canarias (España). *1 Simposio de Manifestaciones Rupes- tres Canarias-Norte de África (Las Palmas de Gran Canaria, 17 a 23 de Abril de 1995)*. Faykag, Revista Canaria de Arqueología, núm. extraordinario (Las Palmas): 89-97.
- FRUTUOSO, G. (1964) [1590]: *Las Islas Canarias (de «Saudades da Terra»)*. Fontes Rerum Canariarum, XII. La Laguna.

- GLAS, G. (1976) [1764]: *Descripción de las Islas Canarias en 1764*. La Laguna (Instituto de Estudios Canarios).
- GONZÁLEZ GOZALO, E. y PASTOR QUIJADA, X. (1993): La arquitectura naval de los *graffiti* medievales mallorquines. *IV Congreso Nacional de Arqueología Medieval. Sociedades en transición*, III: 1.035-1.047.
- HERNÁNDEZ DÍAZ, I. y PERERA BETANCOR, M.A. (1988): *Los grabados rupestres de Fuerteventura*. Puerto del Rosario (Cabildo Insular de Fuerteventura).
- JIMÉNEZ GÓMEZ, M.C. (1996): Las manifestaciones rupestres de El Hierro. *Manifestaciones rupestres de las Islas Canarias*. S/C de Tenerife (Dirección General de Patrimonio Histórico): 361-391.
- JIMÉNEZ GÓMEZ, M.C. y TEJERA GASPAS, A. (1984): Grabados rupestres con representación de barcos en las islas de El Hierro y Tenerife. *v Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, II. Las Palmas: 89-122.
- JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J.J. (1992): Manifestaciones rupestres del Sureste de Tenerife. *Investigaciones Arqueológicas*, 3. Santa Cruz de Tenerife (Dirección General de Patrimonio Histórico): 115-151.
- (1996): Las manifestaciones rupestres de Tenerife. *Manifestaciones rupestres de las Islas Canarias*. S/C de Tenerife (Dirección General de Patrimonio Histórico): 223-252.
- LEÓN HERNÁNDEZ, J. DE y PERERA BETANCOR, M.A. (1996): Las manifestaciones rupestres de Lanzarote. *Manifestaciones rupestres de las Islas Canarias*. S/C de Tenerife (Dirección General de Patrimonio Histórico): 49-105
- LEÓN HERNÁNDEZ, J. DE; PERERA, M.A.; ROBAYNA, M.A. y HERNÁNDEZ, P. (1985): Los grabados rupestres de Lanzarote y Fuerteventura. Nuevos hallazgos y clasificación. *San Borondón*, 5: 21-23.
- LEÓN HERNÁNDEZ, J. DE; PERERA, M.A.; HERNÁNDEZ, R.; SENTÍS, T.; CABRERA, J.A.; ROBAYNA, M.A. y CUENCA, J. (1987): Aproximación a la descripción e interpretación de la carta arqueológica de Fuerteventura. *Archipiélago Canario. I Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, 2: 65-221.
- LOBO CABRERA, M. (1991): La economía mercantil (i): El comercio con Europa (siglos XVI-XVII). *Historia de Canarias, vol. II*. Las Palmas (Editorial Prensa Canaria): 333-352.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, E.; NAVARRO MEDEROS, J.F. y PAIS PAIS, F.J. (1990): El Corpus de Grabados Rupestres de la isla de La Palma como instrumento para el estudio y conservación de este tipo de manifestaciones. *Investigaciones Arqueológicas en Canarias*, II: 157-187.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, E. y PAIS PAIS, F.J. (1996): Las manifestaciones rupestres de La Palma. *Manifestaciones rupestres de las Islas Canarias*. S/C de Tenerife (Dirección General de Patrimonio Histórico): 299-359.
- MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (1997): Indicios de navegación atlántica en aguas canarias durante época aborígen. *Revista de Arqueología*, 194: 6-13
- MORALES PADRÓN, F. (1991): Comercio y emigración canario-americana (siglo XVIII). *Historia de Canarias, vol. III*. Las Palmas (Editorial Prensa Canaria): 545-560.
- NAVARRO MEDEROS, J.F. (1975): *Contribución a la Carta Arqueológica de la isla de La Gomera (Canarias)*. Tesina, Universidad de La Laguna.
- (1988): El conjunto arqueológico de Los Polieros (Alajeró-La Gomera). *Investigaciones Arqueológicas en Canarias*, I, Las Palmas: 133-140.

- (1990): Los Grabados Rupestres de La Gomera. En V. Valencia y T. Oropesa (eds.): *Grabados Rupestres de Canarias*. S/C de Tenerife (SOCAEN - Viceconsejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias): 63-70.
- (1992): *Los gomeros. Una prehistoria insular*. Estudios Prehispánicos, 1. S/C de Tenerife (Dirección General de Patrimonio Histórico).
- (1993): *La Gomera y los gomeros*. La Prehistoria de Canarias, 1. S/C de Tenerife (Centro de la Cultura Popular de Canarias).
- (1995): *Informe arqueológico sobre el ámbito del Plan Parcial «Bahía de Avalos» (San Sebastián de La Gomera)*. Cabildo Insular de La Gomera.
- (1996): Manifestaciones rupestres de la isla de La Gomera. *Manifestaciones rupestres de las Islas Canarias*. S/C de Tenerife (Dirección General de Patrimonio Histórico): 253-297.
- (1999): Arqueología de Punta Llana y su entorno. En A. Tejera y G. Díaz (eds.): *La Virgen Gomera de Guadalupe. Historia de una tradición viva*. Santa Cruz de Tenerife (Cabildo Insular de La Gomera): 26-47.
- NAVARRO MEDEROS, J.F. y DE LA ROSA ARROCHA, F.J. (1993): El complejo de estaciones rupestres del Lomo Bollero y el problema de los grabados cruciformes. *Tabona*, VIII, La Laguna: 237-271.
- NAVARRO MEDEROS, J.F., *et al.* (2001): Aras de sacrificio y grabados rupestres en el Lomo del Piquillo (isla de La Gomera). *Estudios Canarios*, XLIV: 317-340.
- PERERA BETANCOR, M.A.; SPRINGER BUNK, R. y TEJERA GASPAS, A. (1997): La estación rupestre de Femés, Lanzarote. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 43: 19-65.
- ROSSER LIMIÑANA, P. (1994): Los graffiti de los siglos XVII-XVIII descubiertos en la casa Capiscol (La Condomina, Alicante). *LQNT*, 2: 225-234.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947): *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Madrid.
- TORRES SANTANA, E. (1981): *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725*. Las Palmas de Gran Canaria (Mancomunidad de Cabildos).

