

EL NILO EN ASUÁN

La isla de Elefantina (a la derecha de la imagen) marca el punto en el que, pasada la primera catarata, el Nilo se vuelve navegable. Un mito situaba aquí el origen de Hapy, divinidad que propiciaba la crecida anual del río.

GTRES

EL NILO

LA ARTERIA VITAL DE EGIPTO

Durante milenios, la civilización egipcia se vertebró alrededor del Nilo, convertido en una vía por la que transitaban todo tipo de embarcaciones, que transportaban tanto personas como mercancías

JOSÉ LULL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA. INSTITUTO DE ESTUDIOS DEL PRÓXIMO ORIENTE ANTIGUO

Las características del territorio egipcio favorecieron que el río Nilo fuera, durante milenios, la principal vía de transporte y comunicación en el antiguo Egipto. El inhóspito desierto circundante motivó que los núcleos de población se distribuyeran en ambas orillas a lo largo del río, en algunas islas fluviales, o en las fértiles tierras del Delta, a lo largo de los

brazos del río **que desembocaban en el mar**. De este modo, el Nilo fue no solo fuente de vida y riqueza para la inmensa mayoría de la población egipcia, gracias a las crecidas anuales que fecundaban los campos de cultivo, sino que vertebró el país facilitando el desplazamiento de mercancías y personas.

La importancia del Nilo se manifestaba especialmente en el área del Delta. En esta zona, las principales ciudades se crearon en lugares propicios para la navegación y el cultivo, a la vez que bien comunicados con el mar Mediterráneo. El caso de Pi Ramsés es ejemplar. Esta ciudad fue fundada a principios de la dinastía XIX (1295-1186 a.C.) a orillas del brazo pelusíaco del Nilo, en la

ruta más corta entre Egipto y sus dominios en el Próximo Oriente. En unos decenios se convirtió en una gran urbe, con palacios, templos, edificios administrativos y zonas residenciales, embellecida con estatuas colosales y monumentos que reflejaban el poder egipcio de la época. La ciudad contaba también con puertos y canales, como han descubierto los estudios de georadar realizados en Qantir, el yacimiento de la antigua Pi Ramsés. Al principal puerto fluvial de la ciudad se accedía a través de un canal.

Ciudades a merced del río

A finales de la **dinastía XX**, el brazo pelusíaco comenzó a **llenarse de sedimentos**, lo que malogró la comunicación fluvial de Pi Ramsés, que perdió su principal razón de ser y fue abandonada. En su lugar se fundó una nueva residencia real en Tanis, que sería la sede de las dinastías XXI y XXII (1069-715 a.C.). Tanis se ubicaba en el brazo tanítico del río y reunía condiciones ideales para la navegación fluvial y la comunicación con el Mediterráneo, por lo que Pi Ramsés acabó siendo dismantelada y sus principales monumentos se trasladaron a Tanis. Este es un ejemplo de cómo los cambios en el curso del Nilo en época faraónica no solo afectaron a la navegación fluvial sino que contribuyeron al auge y el declive de muchas ciudades que dependían totalmente de sus comunicaciones fluviales.

En época de Tutmosis III y Amenhotep II (1479-1400 a.C.) había existido en la entrada del delta del Nilo un gran puerto fluvial, Peru-nefer, que fue la principal base de la armada egipcia. Se desconoce su ubi-



ACUARELA DE JEAN-CLAUDE GOLVIN. MUSEE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE

LA CIUDAD DE RAMSÉS

Reconstrucción de la ciudad de Pi Ramsés, erigida sobre una isla en medio del brazo pelusíaco del Nilo, hoy desaparecido. Acuarela por Jean-Claude Golvin.

cación exacta, aunque se especula que pudiera haber estado en Menfis o en el área de Avaris. Allí atracaban cientos de embarcaciones egipcias y extranjeras, pues además de los barcos de la armada debía de haber un gran tráfico comercial, con navíos que llegaban desde la Creta minoica, Chipre y el Levante, principalmente. Una escena de la tumba de Kenamun, en la que se ve el desembarco de productos desde embarcaciones sirias, recuerda el ajetreo de estos puertos fluviales.

Además, numerosos documentos mencionan patrullas que controlaban el tráfico fluvial, tanto de mercancías como de personas. Una estela de la dinastía XI nos habla del «Inspector de todas las patrullas de policía sobre el agua y la tierra». La inscripción de la *Estela de Nauri*, de Seti I, deja claro que en ocasiones estos controles se

excedían y **sus miembros** llegaban a detener embarcaciones de los templos. Tanto la Casa del Rey como los principales templos egipcios contaban con sus propias flotas. Los templos las empleaban principalmente para el traslado de cereal, ganado u otros alimentos desde las zonas de producción. El *Gran papiro Harris* nos dice que **el clero del templo de Amón** disponía en época de Ramsés III de 83 embarcaciones.

Tipos de barcos

En los relieves y las pinturas egipcias, así como en las maquetas de barcos depositadas en las tumbas como ofrenda funeraria, vemos una amplia variedad

ALMACENAJE DE MERCANCÍAS

Escena de una pintura sobre talatat (bloque piedra arenisca) de un templo de Tebas. Museo de Luxor.

ALBUM



CARTOGRAFÍA: EOSGIS.COM



Cazadores en una barca de papiro, con pájaros atrapados en una cesta. Relieve hallado en la necrópolis de Saqqara. Reino Antiguo (2686-2125 a.C.). Museo Egipcio, El Cairo.

ALBUM

de embarcaciones. Las más sencillas y abundantes eran las elaboradas con papiros. Estos esquifes, muy baratos y fáciles de construir, eran usados por pescadores egipcios de pocos recursos. Aparecen representados a menudo en la decoración de las tumbas privadas, como las de Ti o Mereruka, a finales del III milenio a.C. Aún hoy día podemos ver ejemplares idénticos usadas en Etiopía por los pescadores del lago Tana.

Las embarcaciones más grandes podían ser de remos o combinar remos y velas. Las dos barcas de Keops (2589-2566 a.C.), halladas en la necrópolis de Gizeh en 1954, son un ejemplo extraordinario por su perfecta conservación y su antigüedad. La primera es un barco de madera de cedro de 43,3 metros de eslora y 5,7 metros de manga, con una línea de flotación es de solo

32,5 metros, lo que implica que una parte importante de su casco quedaba por encima del agua. Esta barca se manejaba con dos remos timón y cinco remos por banda. La embarcación fue enterrada en una fosa junto a la pirámide siguiendo un rito funerario, pero es posible que en vida del rey hubiera navegado por el Nilo.

Embarcaciones suntuosas

Algunas naves que surcaban el Nilo eran muy vistosas. La de Amenhotep Huy, virrey de Kush de época de Tutankhamón, contaba con 19 remeros por banda, dos grandes remos timón en popa, un único mástil en el que se desplegaba una amplia vela cuadrada de lino, puente de mando y castilletes de proa y popa. Más ricas aún debían de ser las barcas reales, como la que se usaban en el festival de Opet y, por supuesto, las barcas



BARCA SOLAR DE KEOPS

Una vez reconstruida, esta gran embarcación se expuso en el Museo de la Barca de Keops, situado junto a la pirámide del faraón. En 2021 fue trasladada al nuevo Gran Museo Egipcio de El Cairo.

ALBUM



El barco en el que Amenhotep Huy viajó a Nubia como gobernador de Tutankahmón. Copia moderna de una escena de la tumba de Huy en la necrópolis tebana.

ALBUM

de los dioses, que podían estar decoradas con metales preciosos. Un texto de Amenhotep III describe las características de la barca ceremonial de Amón, la *Userhatamon*, como una gran barca de madera de cedro, con el casco cubierto de metales preciosos. En otro texto de Ramsés III se señala que el casco de la barca de Amón estaba chapado de oro hasta la línea de flotación y que la capilla era de electro, paredes de oro y suelo de plata. Pero, sin duda, el palacio flotante más grande que vio el Nilo fue el llamado *Thalamegos* de Ptolomeo IV (221-205 a.C.), una nave de doble casco que podría haber alcanzado los 115 metros de eslora, 14 metros de manga y casi 20 metros de alto.

En cambio, la mayoría de las embarcaciones de carga eran de modestas dimensiones. Sabemos que durante la construcción de la pirámide de Keops se usaron decenas

de pequeñas embarcaciones que limitaban su carga a unos pocos bloques de piedra. El diario del capataz Merer muestra que hacia 2500 a.C. existían junto a la Gran Pirámide unas instalaciones portuarias y que hasta allí se transportaban cargamentos de cereal y pan desde Heliópolis para el sustento de los **obreros que trabajabn en su construcción**. Las barcas también hacían viajes entre las canteras de caliza de Tura **con que se cubrieron las pirámides de Gizeh** y el puerto a pie de obra; el trayecto de ida y vuelta duraba entre dos y tres días.

Surcando el Nilo

La duración de los viajes fluviales dependía de muchos factores: del tipo de barca, de la época del año (si se hacía durante el estiaje o durante la inundación) y de la carga transportada. Durante la dinastía XIX, el



Vigía

Instalado en la proa, sostiene una cuerda con un peso que se utilizaba para determinar la profundidad del río.

Un terrenal viaje al más allá

Esta réplica en miniatura de uno de los barcos fluviales que surcaban el Nilo en el segundo milenio a.C representa el viaje al más allá de Meketre, mayordomo real de Mentuhotep II y Mentuhotep III. Reflejaría fielmente una embarcación que este importante funcionario habría utilizado en vida.

Capitán

Situado frente a Meketre, con los brazos cruzados sobre el pecho, tal vez esperando la orden de partir.

Timonel

Controla el timón en la popa, compuesto por un solo remo, en lugar del remo doble usual en el Reino Antiguo.

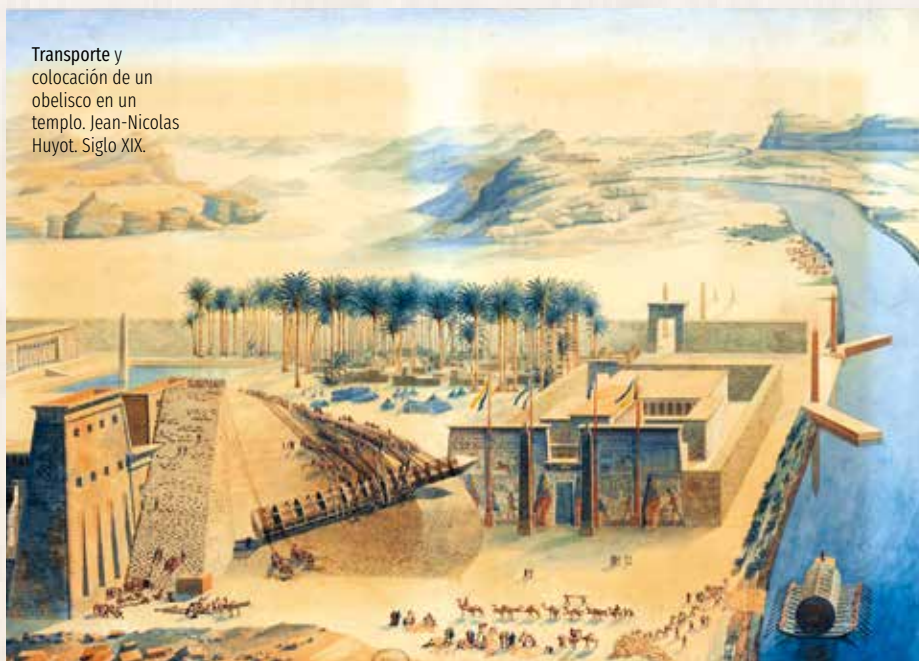
Meketre

El dueño está en la cabina, una estructura de madera cubierta por lino o cuero. Las cortinas parcialmente enrolladas dejarían entrar la brisa.

Remeros

Doce remeros impulsan el barco ayudados por la corriente, lo que indica que recrearía un trayecto hacia el Delta.

Modelo de barco fluvial hallado en la tumba del mayordomo real Meketre. Siglo XX a.C. Museo Metropolitano, Nueva York.

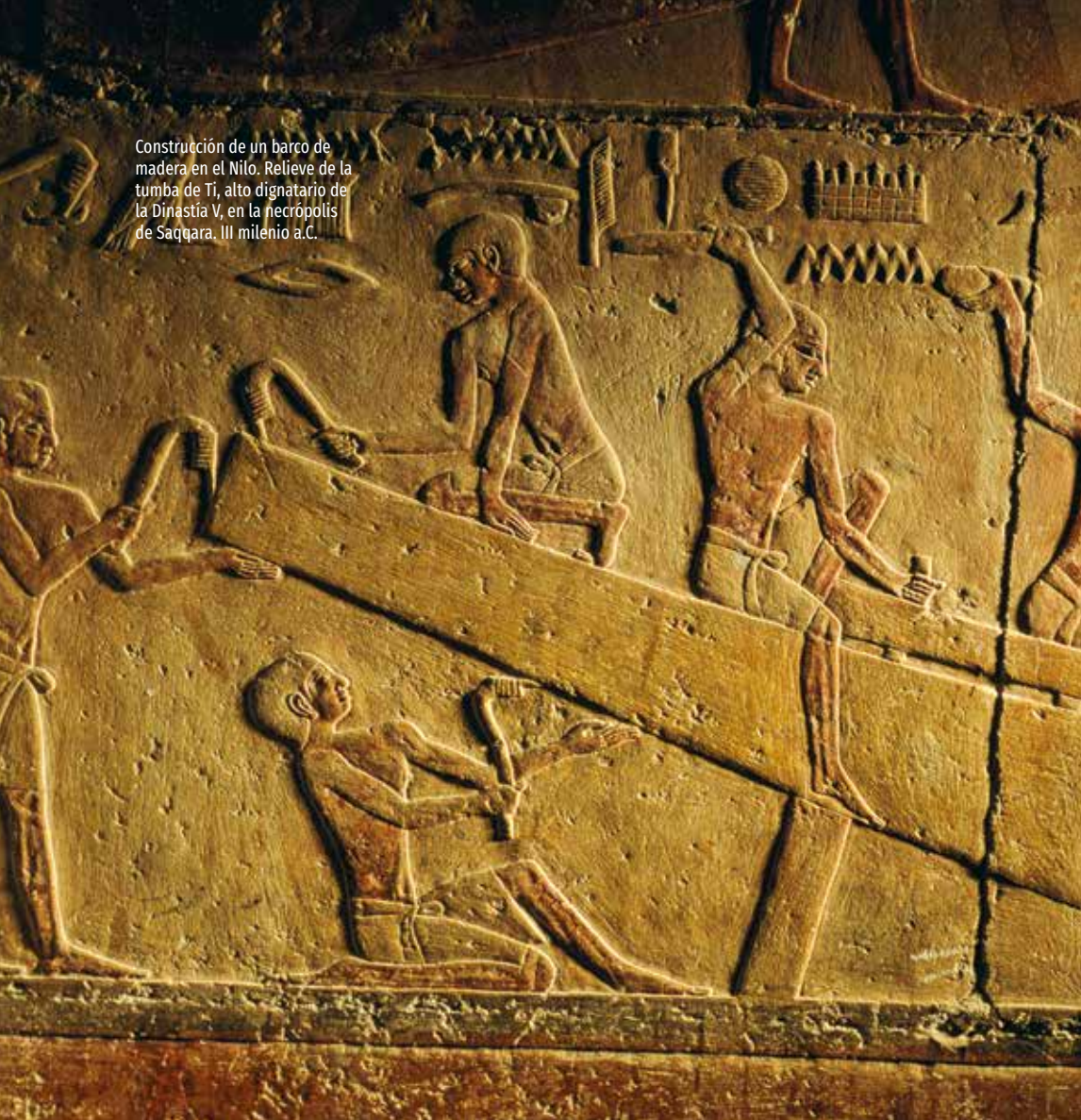


Transporte y colocación de un obelisco en un templo. Jean-Nicolas Huyot. Siglo XIX.

Embarcaciones de todo tipo

POR EL NILO circularon enormes barcos de carga, como los que desplazaban grandes columnas, estatuas u obeliscos monolíticos. Un texto del arquitecto Ineni describe una de estas grandes barcas en época de Tutmosis I (1504-1492 a.C.): «He supervisado cómo se construía una noble barca de 120 codos de largo y 40 codos de ancho para transportar estos obeliscos, que vinieran sanos y salvos y que fueran desembarcados en la orilla de Karnak». Las medidas equivalían a 62 m de eslora y 21 de

manga. Hubo barcas todavía más grandes. La que trasladó obeliscos de Asuán a Karnak en tiempos de la reina Hatshepsut (1473-1458 a.C.) medía entre 63 y 85 metros de eslora y hasta 25 de manga, con una capacidad de desplazamiento de carga de hasta 1.500 toneladas. Esta enorme nave era prácticamente inmanioerable, por lo que debía ser remolcada río abajo por hasta tres series de nueve barcos cada una, precedidas por embarcaciones desde las que se sondeaba la profundidad del río.



Construcción de un barco de madera en el Nilo. Relieve de la tumba de Ti, alto dignatario de la Dinastía V, en la necrópolis de Saqqara, III milenio a.C.

KENNETH GARRETT

trayecto entre Pi Ramsés, en el Delta, y Tebas, a unos 750 kilómetros río arriba, podía durar de dos a tres semanas. La gran flota que llevó a la princesa Nitocris desde Sais (también en el Delta) hasta Tebas en el año 656 a.C. tardó 16 días. Plinio el Viejo indicó que el viaje entre Juliópolis (al este de Alejandría) y Coptos (al norte de Tebas) podía efectuarse en 12 días. La navegación contra corriente era facilitada por los vientos del norte, predominantes en Egipto, mientras que en sentido contrario los barcos se dejaban llevar por la corriente del río.

Embarcaderos y puertos

Probablemente, la mayoría de las poblaciones ribereñas contaba con embarcaderos sencillos, pero las más importantes disponían asimismo de astilleros, puertos, amarraderos, almacenes y otras estructuras

portuarias. Aunque no se han hallado restos materiales de astilleros, en muchas tumbas se plasmaron escenas que permiten ver cómo construían las embarcaciones.

En cuanto a los puertos y muelles, la decoración de la tumba de Neferhotep, en Tebas, **de la dinastía XVIII**, muestra cómo era el puerto de Tebas, en la actual Karnak. Los barcos se introducían por un canal hasta un puerto de planta rectangular, en cuyo extremo se situaba el muelle. En otros relieves de la dinastía XXVI se observa la llegada de una magnífica flota al templo de Amón en Karnak, **en la que viajaba** la hija del rey Psamético I, Nitocris, para ser adoptada por la Divina Adoratriz, **la suprema sacerdotisa del dios**. Sorprendentemente, aún hoy el muelle de Karnak se halla intacto; no es sino el comienzo de la avenida de esfinges que lleva al primer pilono del



DE TEBAS A LUXOR

Vista aérea de la moderna Luxor. La ciudad se levanta sobre la antigua Tebas, que floreció en la fértil llanura aluvial del río y fue la capital de Egipto durante los reinos Medio y Nuevo.

EMILY WILSON / AWL IMAGES

Poblaciones

Las crecidas eran vitales para la economía egipcia, pero también podían inundar los poblados.

Canales

Distribuían el agua de las crecidas del Nilo por el valle, fertilizando los campos y creando vías de paso para embarcaciones.

Pequeñas embarcaciones

Fabricadas con juncos o papiros atados, servían para trasladar a los comerciantes y sus productos por los poblados de la ribera.

Naves comerciales

Grandes embarcaciones que podían superar los 40 m de largo, impulsadas por remeros y a vela, transportaban los productos entre puertos.

Caza y pesca

Se practicaban en tierra y en el Nilo, a bordo de pequeñas barcas. Los propios pasajeros remaban impulsándose con largas pértigas.

LA GRAN AUTOPISTA DE EGIPTO

El Nilo regulaba la vida cotidiana y la economía de los egipcios, pero este inmenso río también se convirtió en la principal y más rápida vía de comunicación en el territorio que iba desde Asuán, en la primera catarata del Nilo, hasta el Delta, 1.300 kilómetros río abajo.

▲ SURCAR EL RÍO

Miles de embarcaciones surcaban el Nilo a diario. La navegación cotidiana se realizaba en pequeñas barcas, mientras que para el transporte comercial o de pasajeros se utilizaban sólidas embarcaciones propulsadas por remeros o a vela.

TRANSPORTE PESADO ►

Desde las canteras de granito de Asuán, a centenares de kilómetros de distancia, grandes barcas de carga trasladaban los obeliscos y las pesadas piedras con las que se construían monumentos funerarios de Tebas o Saqqara.

Doble timón

Un par de grandes remos gemelos maniobrados por dos marineros en la popa funcionaban como timón.

Casco

Estaba construido con tablas de madera de cedro. En cubierta había dos castilletes a proa y popa desde donde se comandaba la nave.

Primer pilono del templo de Karnak, el gran santuario de Amón en Tebas. En primer plano aparecen las estructuras del antiguo muelle fluvial.



UNAI HUZI / GETTY IMAGES

templo. En Medinet Habu también se halló un muelle intacto, si bien actualmente está enterrado bajo una carretera. En realidad, prácticamente todos los templos del antiguo Egipto eran accesibles hasta su puerto mediante canales.

La columna vertebral del imperio

Lo mismo sucedía en el caso de los palacios. En Amarna, en la tumba de May, Inspector de todas las obras del Rey y General, hay una preciosa escena que muestra un muelle y varias embarcaciones atracadas en lo que parece ser el puerto de la ciudad de Akhenaton o de uno de sus palacios. La arqueología ha sacado a la luz el puerto del palacio de Malqata, de Amenhotep III, en la orilla oeste de Tebas. El lago artificial que formaba el puerto se llenaba de sedimentos, y los enormes montones de tierra

extraídos por los egipcios para dragarlo aún se conservan en uno de sus lados, lo que ha permitido saber que el puerto medía más de 1,6 kilómetros de longitud.

El transporte de personas y mercancías, posibilitado por las características del Nilo y su paisaje circundante, contribuyó a cohesionar culturalmente el país y a facilitar su gobierno. Sin duda, el uso de esta vía de comunicación de primer orden contribuyó poderosamente al desarrollo de la civilización egipcia. ■

Para
saber
más

ENSAYO
A orillas del Nilo
Edda Bresciani.
Paidós, Barcelona, 2001.

NOVELA
Río sagrado
Wilbur Smith.
Duomo, Barcelona, 2012.

LOS DEBERES DE PAHERI
Este relieve policromado de la tumba del nomarca de Nejab (en el Alto Egipto) durante el reinado de Tutmosis I, muestra una de sus funciones oficiales: la supervisión de la carga de grano de un barco en el Nilo.

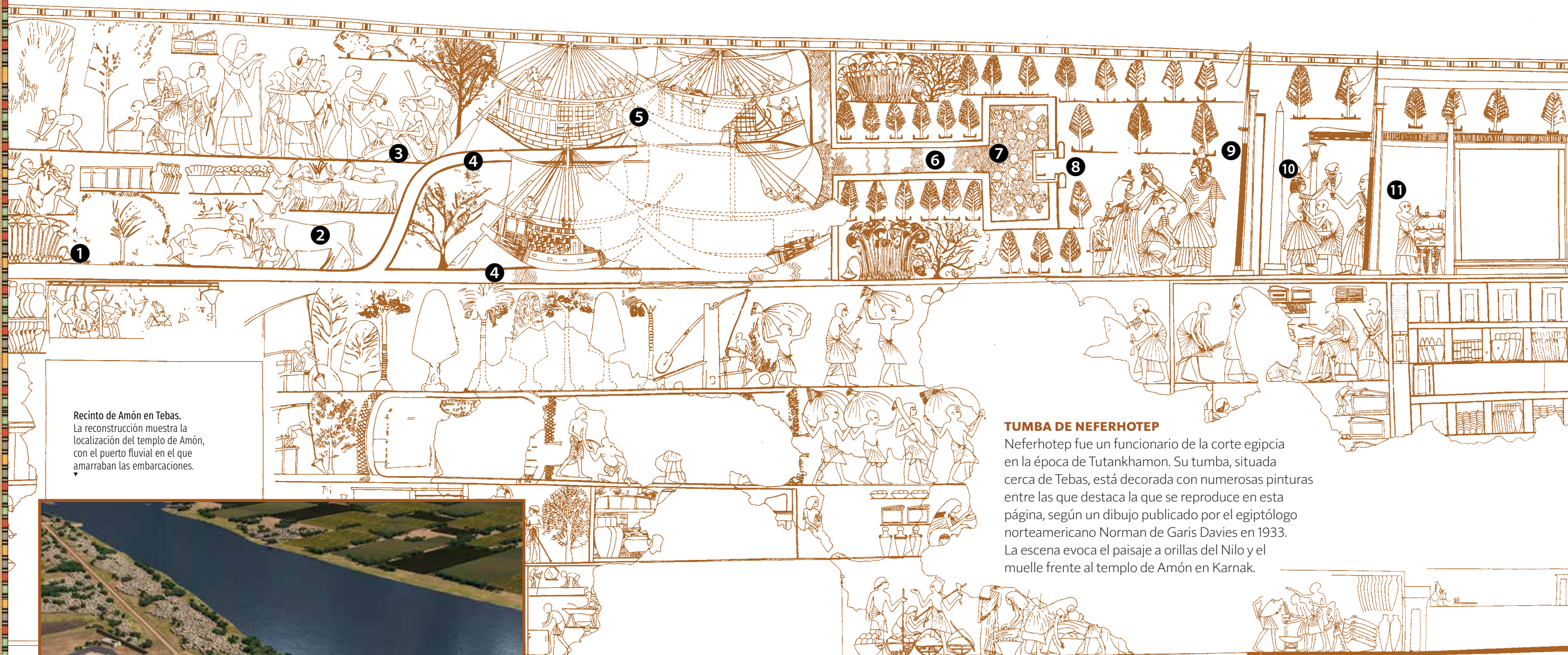


EL MUELLE DEL TEMPLO DE

Una pintura de una tumba privada recrea la vida a orillas del Nilo y las naves

AMÓN EN TEBAS

que llegaban al puerto del templo de Karnak



Recinto de Amón en Tebas.
La reconstrucción muestra la
localización del templo de Amón,
con el puerto fluvial en el que
amarraban las embarcaciones.

TUMBA DE NEFERHOTEP

Neferhotep fue un funcionario de la corte egipcia en la época de Tutankhamon. Su tumba, situada cerca de Tebas, está decorada con numerosas pinturas entre las que destaca la que se reproduce en esta página, según un dibujo publicado por el egiptólogo norteamericano Norman de Garis Davies en 1933. La escena evoca el paisaje a orillas del Nilo y el muelle frente al templo de Amón en Karnak.

LA ORILLA DEL RÍO

La pintura evoca el paisaje de la orilla occidental del Nilo, en el que abundaban las plantas de papiro 1. También se ven sirvientes atendiendo el ganado de Amón 2 y unos oficiales imponiendo castigos a los siervos 3.

CANALES

Otra sección de la pintura muestra dos canales navegables 4 con una isla en medio. Sobre los canales se representan cuatro embarcaciones 5 (una prácticamente borrada). Son naves de vela cuadrada que llevan pasajeros.

EL EMBARCADERO

La pintura representa con gran precisión la estrecha bocana 6 que conduce al puerto 7 frente al templo de Amón en Karnak. Se aprecia incluso el muelle del puerto 8. A ambos lados aparece vegetación de papiros, quizá un jardín.

EL TEMPLO

El artista de la tumba de Neferhotep representó el tercer pilono del templo de Amón 9 (el actual primer pilono se construyó más tarde), con el obelisco de Tutmosis III o I justo detrás 10, al que sigue el cuarto pilono 11.

