

## **Capacidad bélica y tecnología náutica en el valle del Nilo desde el período Predinástico hasta la Dinastía III**

Warlike capacity and nautical technology in the Nile valley from the Predynastic Period to the Third Dynasty

Augusto Gayubas

*Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de la República Argentina (CONICET) – Universidad de Buenos Aires (UBA)*

[augustogayubas@yahoo.com.ar](mailto:augustogayubas@yahoo.com.ar)

**Resumen:** El presente trabajo parte de una consideración inicial: la movilidad es uno de los aspectos decisivos que configuran el componente tecnológico de la práctica bélica, entendida como una práctica social consistente en actos de violencia inscritos en redes de sentido, organizados socialmente y que involucran el empleo de cierta tecnología. En un contexto histórico como el del antiguo Egipto, el abordaje de la tecnología de movimiento supone considerar principalmente la construcción y uso de embarcaciones toda vez que el río Nilo era la vía privilegiada de comunicación y transporte.

El objetivo del presente trabajo es, pues, reflexionar sobre la relación entre tecnología náutica y capacidad bélica en el valle del Nilo durante los períodos Neolítico, Predinástico y comienzos de la época dinástica, atendiendo a las posibilidades de movilidad ofrecidas por el río Nilo y a su aprovechamiento mediante la elaboración y uso de embarcaciones por parte de las sociedades que habitaron el valle del Nilo a lo largo de los períodos analizados. Para ello, se propone una lectura de los testimonios arqueológicos, iconográficos y escritos disponibles, considerados en relación con una caracterización sociopolítica de las distintas situaciones histórico-sociales analizadas: por un lado, las sociedades no estatales representadas por las comunidades de aldea de los períodos Neolítico y Badariense (c. 5500-3900 a.C.) y las sociedades de jefatura del Alto Egipto de las fases Nagada I-IIb (c. 3900-3500 a.C.); y por el otro, los contextos estatales inferidos en una serie de núcleos del Alto Egipto hacia la fase Nagada IIcd (c. 3500-3300 a.C.), en el proceso de expansión política a lo largo del valle y el delta del Nilo durante Nagada IIIab (c. 3300-3050 a.C.), y en el marco de la constitución y consolidación del Estado dinástico con sus límites meri-

dional en la primera catarata del Nilo y septentrional en el mar Mediterráneo durante las primeras tres dinastías (c. 3050-2600 a.C.).

Lo que nos permitirán argumentar los testimonios de la relación entre tecnología náutica y capacidad bélica es que el empleo de embarcaciones se debió asociar a los principios centrífugos de las guerras de ataque y retirada características de contextos no estatales, contribuyendo asimismo a la intensificación de contactos interregionales en el contexto de la emergencia de sociedades de jefatura. Por otro lado, el surgimiento de lo estatal debió conllevar la constitución de un “poder naval” vinculado inicialmente a la expansión política y, subsiguientemente, a las prácticas extractivas y a la dominación interna del Estado dinástico.

**Palabras clave:** capacidad bélica, tecnología náutica, organización social, valle del Nilo, Período Predinástico/Dinastías I-III

**Abstract:** The present article is based on an initial consideration: mobility, understood as a social practice consisting of acts of violence embedded in webs of meaning, socially organized and involving employment of a certain technology, is an important aspect of warfare. Given the historical importance of Nile River as a crucial means of transportation and communication in ancient Egypt, studying the technology associated to this type of transportation requires us to take into account the construction and use of boats.

Therefore, the aim of this article is to consider the relationship between nautical technology and warlike capacity in the Nile valley during the Neolithic and Predynastic stages and at the beginning of the dynastic period by discussing the conditions of Nile River and how its navigability benefited the societies that inhabited the valley. For this purpose, an analysis of the available archaeological, iconographic and written evidence will be carried out. Different historical and social situations will also be considered: on the one hand, non-state societies, that is, village communities of the Neolithic and Badarian periods (c. 5500-3900 BC) and Upper Egyptian chiefdoms of Nagada I-IIb (c. 3900-3500 BC); on the other hand, state societies inferred initially in Upper Egypt in Nagada IIcd (c. 3500-3300 BC) and subsequently via political expansion along Upper and Lower Egypt during Nagada IIIab (c. 3300-3050 BC), leading to the constitution and consolidation of the Pharaonic state during the first three dynasties, with its southern limit at the first cataract of the Nile and its northern limit at the Mediterranean Sea (c. 3050-2600 BC).

The evidence of the relationship between nautical technology and warlike capacity will allow us to argue that the use of boats in non-state contexts is associated with hit-and-run tactics characteristic of non-state warfare, as well as with the intensification of interregional contacts within the context of the emergence of chiefdom societies. On the other hand, the emergence of the state was related to the constitution of a “naval power” initially linked to political expansion and, subsequently, to the extractive practices and internal coercive domination of the Pharaonic state.

Keywords: warlike capacity, nautical technology, social organization, Nile Valley, Predynastic Period/First-Third Dynasties

Para citar este artículo: Augusto GAYUBAS: “Capacidad bélica y tecnológica náutica en el valle del Nilo desde el periodo Predinástico hasta la Dinastía III”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 7, N° 15 (2018), pp. 127-149.

Recibido: 10/04/2018

Aprobado: 12/11/2018

## Capacidad bélica y tecnología náutica en el valle del Nilo desde el período Predinástico hasta la Dinastía III

Augusto Gayubas

*Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de la República Argentina  
(CONICET) – Universidad de Buenos Aires (UBA)*

[augustogayubas@yahoo.com.ar](mailto:augustogayubas@yahoo.com.ar)

### I

La movilidad es un aspecto de particular importancia en lo que respecta a la historia de las sociedades antiguas. El estudio de la tecnología de movimiento ofrece potencial información sobre el alcance y la intensidad de contactos y comunicaciones, así como sobre las posibilidades de expansión y/o dominación de entidades sociopolíticas de diversa índole. Análisis como los de Michael Mann sobre los alcances y limitaciones de los ejércitos del Cercano Oriente antiguo y su relación con las formas de dominación estatal ofrecen un ilustrativo ejemplo acerca de lo relevante que puede resultar este aspecto, tanto en lo referente a la movilidad terrestre (contingentes humanos atravesando distancias a pie, a menudo empleando asnos como bestias de carga, o bien utilizando caballos domesticados) como en lo que atañe a la movilidad fluvial o marítima (mediante el empleo de embarcaciones de diverso tipo).<sup>1</sup>

En el antiguo Egipto, el río Nilo ocupaba un lugar cuya centralidad no puede ser soslayada. Como sintetiza Robert Partridge,

«el río Nilo fluye hacia el norte desde el centro de África hasta Egipto. Seis cataratas interrumpen el flujo, pero desde la Primera Catarata en Aswan hasta el Mediterráneo no hay obstáculos naturales a lo largo de una distancia de unos mil doscientos kilómetros.»<sup>2</sup>

Ello explica el hecho de que el uso de embarcaciones «devino una de las características principales en la vida cotidiana» de las poblaciones que habitaron el antiguo Egipto.<sup>3</sup> En tal sentido, un estudio sobre las capacidades bélicas en el valle del Nilo del período Predinástico

---

<sup>1</sup> Michael MANN: *The Sources of Social Power. Volume I: A history of power from the beginning to A.D. 1760*, Cambridge-Nueva York, Cambridge University Press, 1986, pp. 136-137; e íd.: *States, War and Capitalism. Studies in Political Sociology*, Oxford-Cambridge, Blackwell, 1992 [1988], pp. 22-23.

<sup>2</sup> Robert PARTRIDGE: "Transport in Ancient Egypt", en Alan B. LLOYD (ed.), *A Companion to Ancient Egypt*, vol. 1, Malden-Oxford, Wiley-Blackwell, 2010, p. 370. Véase Dilwyn JONES: *Boats (Egyptian Bookshelf)*, Austin, University of Texas Press, 1995, p. 9.

<sup>3</sup> Robert PARTRIDGE: *Transport in Ancient Egypt*, Londres, The Rubicon Press, 1996, p. 3.

hasta la Dinastía III no puede prescindir de una consideración sobre la movilidad fluvial.<sup>4</sup> El presente trabajo se concentrará, por lo tanto, en reflexionar acerca de la relación entre la capacidad bélica y la tecnología náutica en el valle del Nilo durante dichos períodos a partir de una consideración de los testimonios arqueológicos, iconográficos y escritos disponibles. Al mismo tiempo, se propondrá evaluar la vinculación entre ello y las diferentes formas de organización social características de los períodos analizados.

Las coordenadas espacio-temporales de este trabajo corresponden a las sociedades que habitaron el valle y el delta del Nilo en un marco cronológico que comprende desde los períodos Neolítico y Predinástico hasta la Dinastía III (c. 5500-2600 a.C.). Ello contempla una serie de situaciones histórico-sociales inferidas a partir del análisis de testimonios arqueológicos, iconográficos y –cuando los hay– escritos: las comunidades de aldea que habitaron regiones del delta y el valle del Nilo durante los períodos Neolítico y Badariense (c. 5500-3900 a.C.); las «sociedades de jefatura» inferidas en el Alto Egipto durante las fases Nagada I-IIIb (c. 3900-3500 a.C.); los núcleos estatales emergidos en el Alto Egipto hacia la fase Nagada IIcd (c. 3500-3300 a.C.) y la subsiguiente expansión de lo estatal a lo largo del valle y el delta del Nilo durante Nagada IIIab (c. 3300-3050 a.C.); y finalmente la constitución y consolidación del Estado dinástico con sus límites meridional en la primera catarata del Nilo y septentrional en el mar Mediterráneo durante las primeras tres dinastías (c. 3050-2600 a.C.).<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Sobre la relación entre guerra y movilidad en perspectivas arqueológica e histórica, véase Yigael YADIN: *The Art of Warfare in Biblical Lands in the Light of Archaeological Discovery*, Nueva York, McGraw-Hill, 1963, pp. 4-5; R. Brian FERGUSON: “A Paradigm for the Study of War and Society”, en Kurt RAAFLAUB y Nathan ROSENSTEIN (eds.), *War and Society in the Ancient and Medieval Worlds. Asia, the Mediterranean, Europe, and Mesoamerica*, Washington, Center for Hellenic Studies, Trustees for Harvard University, 1999, pp. 411-412; Claus BOSSEN: “War as Practice, Power, and Processor: A Framework for the Analysis of War and Social Structural Change”, en Ton OTTO, Henrik THRANE y Helle VANDKILDE (eds.), *Warfare and Society. Archaeological and Social Anthropological Perspectives*, Aarhus, Aarhus University Press, 2006, p. 93; Richard A. GABRIEL: *Soldiers’ Lives through History: The Ancient World*, Westport (Connecticut)-Londres, Greenwood Press, 2007, pp. 97-109; John KEEGAN: *Historia de la guerra*, Madrid, Turner, 2014 [1993], pp. 234-264, 405-424.

<sup>5</sup> Véase Kathryn A. BARD: “The emergence of the Egyptian state (c. 3200–2686 BC)”, en Ian SHAW (ed.), *The Oxford History of Ancient Egypt*, Oxford, Oxford University Press, 2000, pp. 61-88; Stan HENDRICKX y Pierre VERMEERSCH: “Prehistory. From the Palaeolithic to the Badarian Culture (c. 700,000-4000 BC)”, en Ian SHAW (ed.), op. cit., pp. 36-43; Béatrix MIDANT-REYNES: “The Naqada Period (c. 4000-3200 BC)”, en Ian SHAW (ed.), op. cit., pp. 44-60; David WENGROW: *La arqueología del Egipto arcaico. Transformaciones sociales en el noreste de África (10.000-2650 a.C.)*, Barcelona, Bellaterra, 2007 [2006]; Toby WILKINSON: “The Early Dynastic Period”, en Alan B. LLOYD (ed.), *A Companion to Ancient Egypt*, vol. 1, Malden-Oxford, Wiley-Blackwell, 2010, pp. 48-62; Marcelo CAMPAGNO: “Late Fourth Millennium BCE”, en Wolfram GRAJETZKI y Willeke WENDRICH (eds.), *UCLA Encyclopedia of Egyptology*, Los Angeles, University of California, 2013, <http://www.escholarship.org/uc/item/9988b193> (consultado por última vez el 12-03-2018); Stan HENDRICKX: “The emergence of the Egyptian state”, en Colin RENFREW y Paul BAHN (eds.), *The Cambridge World Prehistory*, vol. 1, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, pp. 259-278; Stan HENDRICKX y Dirk HUYGE: “Neolithic and Predynastic Egypt”, en Colin RENFREW y Paul BAHN (eds.), op. cit., pp. 240-258; Alice STEVENSON: “The Egyptian Predynastic and state formation”, *Journal of Archaeological Research*, 24 (2016), pp. 421-468.

## II

La guerra ha sido definida como

«un estado o período de hostilidad armada existente entre comunidades políticas autónomas que, en ciertos momentos, consideran las acciones (violentas o no) de sus miembros contra sus oponentes como expresiones legítimas de la política soberana de la comunidad.»<sup>6</sup>

Las «acciones» que son tenidas en cuenta en tal definición parecen compatibles con la idea de práctica bélica propuesta por el antropólogo Claus Bossen, esto es: una práctica social consistente en actos de violencia inscritos en redes de sentido, organizados socialmente y que involucran el empleo de cierta tecnología.<sup>7</sup> Más precisamente, si bien la práctica bélica supone potencialmente la violencia, las «acciones prácticas de individuos y grupos» incluyen también prácticas en sí mismas no violentas pero asociadas de un modo u otro con la realidad o la posibilidad de la violencia, como puede ser «la fabricación de una herramienta de piedra [...] o la construcción de un fuerte».<sup>8</sup> En este sentido, se ha sugerido que la práctica bélica involucra «acciones acumulativas».<sup>9</sup> La construcción y el uso de embarcaciones con finalidad o utilidad militar constituyen, de este modo, uno de los elementos que configuran la práctica bélica. Se trata del aspecto de la tecnología asociada a la guerra o a la coerción que, en una situación como la que nos interesa analizar, conecta la capacidad bélica con la movilidad.

Los indicios del empleo de barcas en el Nilo se retrotraen al menos a los períodos Neolítico y Badariense, durante los cuales se han testimoniado modelos de embarcaciones en miniatura que probablemente evoquen el empleo de barcas realizadas con juncos de papiro, acaso vinculadas tanto a la pesca y al cruce de orillas como a la exploración, el transporte y la comunicación a escala local o regional.<sup>10</sup> A partir de Nagada I y comienzos de Nagada II se cuenta con

<sup>6</sup> Mervyn MEGGITT: *Blood is their Argument. Warfare among the Mae Enga Tribesmen of the New Guinea Highlands*, Palo Alto, Mayfield, 1977, p. 10.

<sup>7</sup> Claus BOSSEN: op. cit., pp. 91-93.

<sup>8</sup> William O. ANGELBECK: "They Recognize No Superior Chief". Power, Practice, Anarchism and Warfare in the Coast Salish Past, Tesis doctoral inédita, The University of British Columbia, 2009, p. 23. Véase Timothy R. PAUKETAT: "Practice and History in Archaeology: An Emerging Paradigm", *Anthropological Theory*, 1 (2001), pp. 73-98.

<sup>9</sup> Elizabeth ARKUSH: "Warfare, Space, and Identity in the South-Central Andes: Constraints and Choices", en Axel E. NIELSEN y William H. WALKER (eds.), *Warfare in Cultural Context. Practice, Agency, and the Archaeology of Violence*, Tucson, The University of Arizona Press, 2009, p. 217.

<sup>10</sup> Steve VINSON: *Egyptian Boats and Ships*, Buckinghamshire, Shire Publications, 1994, p. 11; Robert PARTRIDGE: *Transport...*, op. cit., pp. 15-16; e Íd.: "Transport...", op. cit., p. 370. El hallazgo en el Sudán central de una piedra decorada con lo que parece ser el motivo de una embarcación, datada hacia el VII milenio a.C., así como la presencia de restos de peces de profundidad en sitios de uso temporario en el valle del Nilo egipcio y sudanés del período Epipaleolítico, han sido relacionados con la posibilidad de inferir un uso temprano de embarcaciones en el Nilo, si bien no se puede ser taxativo al respecto. Véase Wim VAN NEER: "Fishing along the prehistoric Nile", en Lech KRZYŻANIAK y Michał KOBUSIEWICZ

modelos e iconografía que sugieren la presencia de remos laterales que pudieron mejorar el alcance del transporte a lo largo del Nilo y requerir la existencia de una tripulación, es decir, de un grupo humano trasladándose en conjunto y de forma organizada.<sup>11</sup>

El uso de barcas con remos (presumiblemente construidas con juncos de papiro) que se documenta iconográficamente a partir de la fase Nagada I coincide con el incremento de contactos interregionales testimoniado en el registro arqueológico, principalmente a partir de la distribución de bienes y motivos iconográficos. Ello permite vincular no sólo ambos fenómenos entre sí,<sup>12</sup> sino también con toda forma de movilidad fluvial que tuviera por fin o involucrara el empleo de la violencia entre comunidades o entidades políticas de jefatura. El análisis de otras líneas de evidencia, como los vestigios de armas, pautas defensivas, restos humanos con lesiones e iconografía alusiva a situaciones de violencia bélica o a la práctica de la cacería (actividad con un fuerte simbolismo bélico que en ocasiones aparece asociada también al empleo de embarcaciones), contribuye a inferir el aspecto a veces militar de los contactos sostenidos mediante el uso de la tecnología náutica.<sup>13</sup>

Hacia Nagada II se verifica una parcial estandarización de la imagen de la embarcación con remos laterales y uno o dos refugios o cabinas en la cubierta, presente sobre todo en la cerámica decorada de la fase Nagada IIcd, pero también en representaciones rupestres y en unos pocos modelos en miniatura.<sup>14</sup> Contemporáneamente, se testimonia un trabajo refinado

(eds.), *Late Prehistory of the Nile Basin and the Sahara*, Poznań, Poznań Archaeological Museum, 1989, p. 53; Stan HENDRICKX y Pierre VERMEERSCH: op. cit., p. 35; Béatrix MIDANT-REYNES: *The Prehistory of Egypt. From the First Egyptians to the First Pharaohs*, Oxford, Blackwell Publishing, 2000 [1992], pp. 80, 92; Donatella USAI y Sandro SALVATORI: "The oldest representation of a Nile boat", *Antiquity Project Gallery* (2007), <http://www.antiquity.ac.uk/projgall/usai/> (consultado por última vez el 12-03-2018).

<sup>11</sup> Jacques VANDIER: *Manuel d'Archéologie Égyptienne. 1. Les époques de formation, vol. 1. La préhistoire; vol. 2. Les trois premières dynasties*, París, Editions A. et J. Picard, 1952, pp. 278-282, 409-413; Björn LANDSTRÖM: *Ships of the Pharaohs. 4000 Years of Egyptian Shipbuilding*, Londres, Allen & Unwin, 1970, pp. 12-13; Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, pp. 11-12; Stan HENDRICKX: "L'iconographie de la chasse dans le contexte social prédynastique", *Archéo-Nil*, 20 (2010), pp. 110-113; Francis David LANKESTER: *Predynastic and Pharaonic Era Rock Art in Egypt's Central Eastern Desert: Distribution, Datation, Interpretation*, Tesis doctoral, Durham University, 2012, pp. 45-47; Augusto GAYUBAS: "Guerra y sociedad en el valle del Nilo durante los períodos Predinástico y Dinástico Temprano", *Anuario-Escuela de Historia/UNR*, 27 (2015), pp. 91-92.

<sup>12</sup> David WENGROW: *La arqueología...*, p. 50; Alan B. LLOYD: *Ancient Egypt. State and Society*, Oxford, Oxford University Press, 2014, p. 44.

<sup>13</sup> Augusto GAYUBAS: "Guerra, parentesco y cambio social en las sociedades sin Estado del valle del Nilo prehistórico", en Marcelo CAMPAGNO (ed.), *Estudios sobre parentesco y Estado en el antiguo Egipto*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires-Ediciones del Signo, 2006, pp. 51-73; e íd.: "Warfare and Social Change in Non-state Societies of the Predynastic Nile Valley", *Aula Orientalis. Revista de estudios del Próximo Oriente Antiguo*, 33:1 (2015), pp. 43-49. Sobre la vinculación simbólica entre la guerra y la cacería durante el período Predinástico, véase Stan HENDRICKX: "Hunting and Social Complexity in Predynastic Egypt", *Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen, Mededelingen der Zittingen*, 57:2-4 (2011), pp. 237-263.

<sup>14</sup> Jacques VANDIER: op. cit., pp. 329-356, 410; Björn LANDSTRÖM: op. cit., pp. 11-22; Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, pp. 12-15; Gregory P. GILBERT: "Some Notes on Prehistoric Decorated Vessels with Boat Scenes", *Bulletin of the Australian Centre for Egyptology*, 10 (1999), pp. 19-37; Francis David LANKESTER: op. cit., pp. 47-48; Dorian VANHULLE: "Le Nil et au-delà. Le bateau et ses implications

de la madera (tanto local como importada) con herramientas de cobre, lo cual ha llevado a sugerir que en esta fase las barcas eran construidas con tablones, según un procedimiento que sería característico del período Dinástico Temprano.<sup>15</sup> Algunas de tales embarcaciones (específicamente aquellas conocidas como *sickle-shaped*, es decir, con forma de hoz) han sido identificadas por Gregory Gilbert como «canoas de guerra» que, si bien no habrían tenido una función exclusivamente militar, habrían sido el medio privilegiado para conducir expediciones de diversa índole, incluyendo aquellas cuyos objetivos fueran bélicos, de control o dominación política o de respaldo armado a movilizaciones de extracción de recursos, exploración e intercambio.<sup>16</sup> En efecto, el mayor número de remos representados en ellas, su presumible construcción con un material más resistente y duradero como la madera y el mayor tamaño (en relación con la fase anterior) inferido a partir de los elementos previamente mencionados, pero también de la presencia de refugios o cabinas y otros implementos en la cubierta, son elementos tenidos en cuenta por aquellos autores que afirman que se trataría de barcas más o menos estandarizadas con capacidad para una mayor tripulación y carga, y por tanto aptas para cubrir más veloz y eficientemente mayores distancias.<sup>17</sup>

Una serie de motivos iconográficos que destacan por su composición y por el soporte sobre el que se encuentran, presenta a su vez cierta asociación entre la tecnología naval, el ámbito bélico y ciertas figuras de prestigio o autoridad que parecen evocar a la realeza.

---

durant le 4e millénaire égyptien”, *Koregos. Revue et encyclopédie multimédia des arts, rapporticle*, 102 (2014), [http://koregos.org/fr/dorian-vanhulle\\_le-nil-et-au-dela](http://koregos.org/fr/dorian-vanhulle_le-nil-et-au-dela) (consultado por última vez el 12-03-2018).

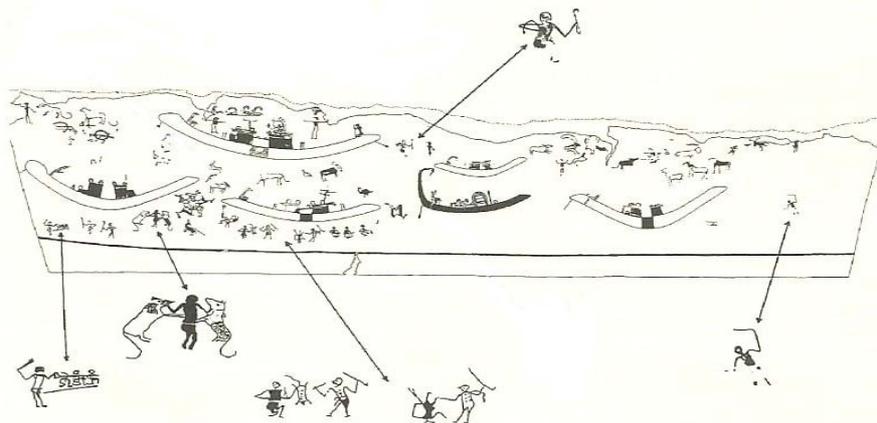
<sup>15</sup> Émile MASSOULARD: *Préhistoire et Protohistoire d’Égypte*, París, Institut d’Ethnologie, 1949, pp. 210-211, 235; Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, op. cit., pp. 11-15; Robert PARTRIDGE: *Transport...*, op. cit., 16; e Id.: “Transport...”, pp. 374-375; Cheryl WARD: “Boat-building and its social context in early Egypt: interpretations from the First Dynasty boat-grave cemetery at Abydos”, *Antiquity*, 80:307 (2006), pp. 119-121.

<sup>16</sup> Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian Sea Power and the Origin of Maritime Forces*, Canberra, Sea Power Centre, 2008, pp. 8, 11-12. Véase Dorian VANHULLE: “Boat Symbolism in Predynastic and Early Dynastic Egypt: An Ethno-Archaeological Approach”, *Journal of Ancient Egyptian Interconnections*, 17 (2018), p. 179.

<sup>17</sup> Vinson estima que las barcas de este período pudieron tener un tamaño de entre 15 y 17 metros de largo, basándose en la cantidad de remos representados y en el espacio estimado para su manipulación (Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, pp. 14-15). Similar sugerencia hace Gilbert, quien sin embargo añade que a lo largo del período Predinástico pudieron ser construidas embarcaciones de hasta 38 metros de longitud (Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, p. 8). De todos modos, tal como reconoce Vinson, la primera evidencia concreta del tamaño de las barcas empleadas en el río Nilo proviene de los enterramientos de barcas de la Dinastía I hallados en cementerios de élite en Abidos, Saqqara, Helwan y Abu Rawash. Las estimaciones a partir del tamaño de las fosas y, allí donde fueron preservadas, de las tablas de madera arrojan una longitud de entre 14 y algo más de 17 metros (Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, op. cit., p. 18; Cheryl WARD: “Boat-building...”, pp. 122-125; Robert PARTRIDGE: “Transport...”, p. 375), es decir, «más o menos el mismo tamaño que sus predecesoras guerzeenses», según el cálculo previamente referido (Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, p. 20). En términos de peso, se ha estimado algo más de una tonelada para las barcas de la Dinastía I documentadas en Abidos, construidas con madera local (Cheryl WARD: “Boat-building...”, p. 125).



nas de danza y de cacería que han sido identificadas por algunos autores como parte de un ciclo iconográfico-ritual presidido por la procesión de barcas e integrado por los temas de la victoria militar y del sacrificio de un prisionero. Se trate o no, como se ha propuesto, de una forma arcaica y nilótica de la fiesta Sed, lo cierto es que estos testimonios iconográficos parecen constituir alguna clase de conmemoración de la realeza que integra la movilidad fluvial y (al menos en lo que respecta a la Tumba 100) los conceptos de dominio y violencia (evocaciones posibles de la función militar del rey).<sup>20</sup>



**Fig. 2:** Decoración mural de la Tumba 100 de Hieracópolis (Josep CERVELLÓ AUTUORI: “La aparición del Estado...”, p. 71).

Otros motivos de la fase Nagada II, pintados sobre recipientes cerámicos o grabados en inscripciones rupestres, presentan a hombres con plumas en la cabeza y armados con bastones, arcos o bumeranes dispuestos sobre embarcaciones. Si bien éstos ofrecen algunas dificultades que no permiten relacionar de un modo directo los ámbitos de la guerra, la tecnología naval y la

---

a los reyes-dioses. *Surgimiento y consolidación del Estado en el antiguo Egipto, del Período Badariense al Dinástico Temprano, ca. 4500-2700 a.C.*, Barcelona, Aula Ægyptiaca, 2002, pp. 173-174. Si bien se ha planteado la posibilidad de que la pintura mural de la Tumba 100 haya sido repintada y “modernizada” hacia Nagada III (Dirk HUYGE: “The Painted Tomb, rock art and the recycling of Predynastic Egyptian imagery”, *Archéo-Nil*, 24 (2014), pp. 93-102), algunas observaciones (como el hecho de que la disposición de los recipientes cerámicos de Nagada IIcd junto al muro decorado no parece haber sido alterada) ha conducido a señalar que tal interpretación “no es enteramente satisfactoria” (Laurel BESTOCK: *Violence and Power in Ancient Egypt: Image and Ideology before the New Kingdom*, Nueva York, Routledge, 2018, p. 38 n. 30).

<sup>20</sup> Bruce B. WILLIAMS y Thomas J. LOGAN: op. cit., p. 265; Krzysztof CIAŁOWICZ: “Le plus ancien témoignage de la tradition du heb-sed?”, *Folia Orientalia*, 33 (1997), pp. 39-48; Josep CERVELLÓ AUTUORI: “El rey ritualista. Reflexiones sobre la iconografía del festival de Sed egipcio desde el Predinástico tardío hasta fines del Reino Antiguo”, en Marcelo CAMPAGNO, Julián GALLEGOS y Carlos G. GARCÍA MAC GAW (comps.), *Política y religión en el Mediterráneo antiguo. Egipto, Grecia, Roma*, Buenos Aires, Miño y Dávila, 2009, pp. 64-67; e Íd.: “La aparición del Estado y la época Tinita”, en José Miguel PARRA ORTIZ (coord.), *El antiguo Egipto. Sociedad, economía, política*, Madrid, Marcial Pons, 2009, pp. 73-74; Augusto GAYUBAS: “Warfare and socio-political”, p. 13. En tal clave interpretativa han sido considerados igualmente los motivos del mango de cuchillo del Metropolitan Museum y del incensario de Qustul de la fase Nagada IIIab, a los cuales nos referiremos más abajo.

realeza, no puede descartarse una interpretación en este sentido.<sup>21</sup> Otro testimonio particularmente elocuente lo constituye el mango de cuchillo de Dyebel el-Arak, datado hacia Nagada IIcd y cuya proveniencia es desconocida. Se trata de un mango de marfil decorado, en uno de cuyos lados se encuentra grabado el motivo (también presente en la decoración de la Tumba 100 de Hieracómpolis) de un hombre dominando a dos animales salvajes que parece evocar la idea ya referida de la contención del desorden, y en el lado opuesto un combate entablado entre individuos armados con mazas, palos y cuchillos, justo encima de dos hileras de embarcaciones (tres con forma de hoz y dos con casco rectangular) entre medio de las cuales yace un grupo de personajes derrotados.<sup>22</sup> La conexión entre el enfrentamiento bélico y el ámbito fluvial parece indiscutible, motivo por el cual algunos investigadores han reconocido en ello los indicios de alguna forma de «conflicto naval» o de la implementación de la tecnología náutica con fines militares (aunque más no fuera para el transporte de contingentes humanos). Vinson señala al respecto que «quienquiera que haya ejecutado la imagen de Dyebel el-Arak estaba sin duda familiarizado con la noción de que las embarcaciones podían ser empleadas en la guerra».<sup>23</sup>



**Fig. 3:** Motivos del mango de cuchillo de Dyebel el-Arak (Alan B. LLOYD: *Ancient Egypt...*, p. 41).

También se documenta cierta vinculación entre la tecnología naval y la realeza en iconografía de la fase Nagada IIIab que permite inferir aspectos asociados a la dimensión bélica. Por ejemplo, el mango de cuchillo del Metropolitan Museum de Nueva York presenta en uno de sus lados una composición que incluye una barca con casco rectangular con un personaje sentado en ella, tocado con lo que parece ser la corona blanca del Alto Egipto, y tres embarcaciones con forma de hoz, en una de las cuales se halla un indivi-

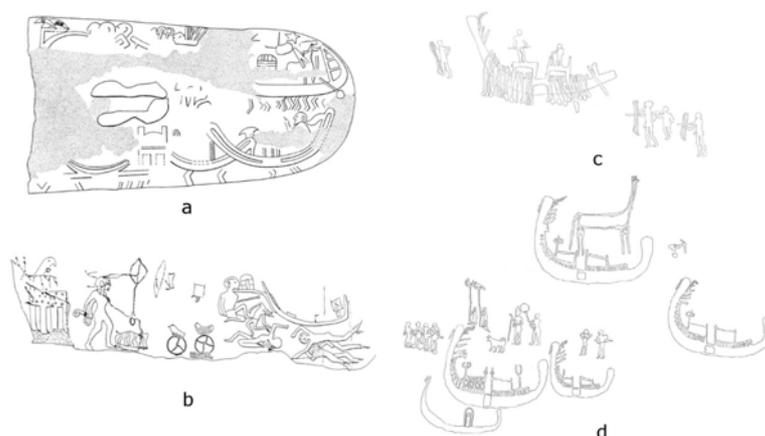
duo.

<sup>21</sup> Gregory P. GILBERT: "Some Notes...", pp. 19-37; Marcelo CAMPAGNO: *De los jefes-parientes...*, p. 154; Stan HENDRICKX: "Checklist of predynastic 'Decorated' pottery with human figures", *Cahiers Caribéens d'Égyptologie*, 3:4 (2002), pp. 29-50.

<sup>22</sup> Georges BÉNÉDITE: "Le couteau de Gebel el-Arak, étude sur un nouvel objet préhistorique acquis par le Musée du Louvre", *Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot*, 22:1 (1916), pp. 1-34; Walter B. EMERY: *Archaic Egypt*, Harmondsworth, Penguin Books, 1961, p. 39.

<sup>23</sup> Steve VINSON: "Boats (Use of)", en Willeke WENDRICH (ed.), *UCLA Encyclopedia of Egyptology*, Los Angeles, UCLA, 2013, <http://digital2.library.ucla.edu/viewItem.do?ark=21198/zz002gw1hs> (consultado por última vez el 12-03-2018), p. 4. Véase Michael A. HOFFMAN: *Egypt before the Pharaohs*, Nueva York, Barnes & Noble, 1979, p. 340; Ian SHAW: *Egyptian Warfare and Weapons*, Princes Risborough, Shire Publications, 1991, p. 59; Béatrix MIDANT-REYNES: *The Prehistory...*, p. 239; Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, p. 12.

duo barbado, aparentemente arrodillado (Fig. 4a).<sup>24</sup> Una serie de grabados rupestres hallados en Nag el-Hamdulab, en la zona de Aswan, al oeste del Nilo, presenta escenas de procesiones de barcas en una de las cuales aparece un personaje tocado con la corona blanca del Alto Egipto y en otra lo que parece ser la representación de individuos armados con arcos y un prisionero (Figs. 4c-d).<sup>25</sup> Uno de los grabados rupestres de Dyebel Sheikh Suleiman, a la altura de la segunda catarata del Nilo en la Baja Nubia, está compuesto por un grupo de personajes derrotados y un prisionero atado de manos (posiblemente atravesado por un proyectil) representados junto a una embarcación, más allá de la cual se halla representado otro prisionero junto a un *serej* (signo que solía contener el nombre del rey), al parecer conmemorando la victoria militar de un monarca egipcio sobre enemigos nubios (Fig. 4b).<sup>26</sup>



**Fig. 4:** a) Mango de cuchillo del Metropolitan Museum (Bruce B. WILLIAMS y Thomas J. LOGAN: op. cit., fig. 1); b) Grabado rupestre de Dyebel Sheikh Suleiman (William J. MURNANE; op. cit., p. 285; c) y d) Grabados rupestres de Nag el Hamdulab (Stan HENDRICKX, John Coleman DARNELL y Maria Carmela GATTO: op. cit., figs. 7, 11).

Lo significativo de la fase Nagada IIIab es que durante ella se documenta iconográficamente el empleo de velas. Un primer testimonio, datado entre fines de Nagada II y Nagada III, corresponde a una cerámica decorada que contiene el motivo de una barca con proa y popa

<sup>24</sup> Bruce B. WILLIAMS y Thomas J. LOGAN: op. cit., pp. 246-249. Como hemos señalado más arriba, esta composición ha sido también integrada en la interpretación de un ciclo iconográfico-ritual predinástico que conectaría la celebración de la realeza (en sus aspectos ritual y militar) con la procesión de barcas.

<sup>25</sup> Stan HENDRICKX, John Coleman DARNELL y Maria Carmela GATTO: "The earliest representations of royal power in Egypt: the rock drawings of Nag el-Hamdulab (Aswan)", *Antiquity*, 86:334 (2012), p. 1076, figs. 7, 11.

<sup>26</sup> William J. MURNANE: "The Gebel Sheikh Suleiman monument: Epigraphic remarks", *Journal of Near Eastern Studies*, 46 (1987), pp. 282-285. Algunos autores han propuesto datar esta inscripción hacia la Dinastía I. Al respecto, véase Claire SOMAGLINO y Pierre TALLET: "Une campagne en Nubie sous la Ire dynastie: la scène nagadienne du Gebel Sheikh Suleiman comme prototype et modèle", *Nehet. Revue numérique d'Égyptologie*, 1 (2014), pp. 1-46; e Íd.: "Gebel Sheikh Suleiman: a First Dynasty relief after all...", *Archéo-Nil*, 25 (2015), pp. 123-134.

elevadas y una vela rectangular.<sup>27</sup> Otro indicador proviene de la representación de tres embarcaciones similares a la del recipiente cerámico, una de ellas con una vela, grabadas en un incensario hallado en el cementerio L de Qustul correspondiente a la fase final del Grupo A de la Baja Nubia, contemporáneo de la fase Nagada IIIb. Significativamente, este incensario incluye el motivo de la corona blanca que representaría a la realeza del Alto Egipto y que parece adornar a un personaje situado en una de las embarcaciones (aunque el artefacto se encuentra dañado en dicha parte) y lo que parece ser un prisionero arrodillado y con las manos atadas por la espalda en la embarcación que contiene la vela (Fig. 5).<sup>28</sup>

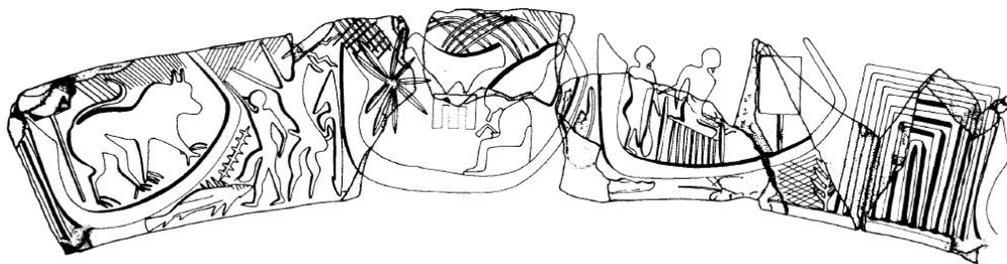


Fig. 5: Motivo reconstruido del incensario de la tumba L24 de Qustul (Bruce B. WILLIAMS: op. cit., pl. 34).

Ciertamente, en un período de expansión política, el testimonio del uso de velas es indicativo del aprovechamiento de los vientos del norte para un viaje más eficiente río arriba por el Nilo. Los cálculos náuticos arrojan una velocidad de entre un nudo (1,852 kilómetros por hora) y cuatro nudos (7,4 kilómetros por hora) para el tránsito por el Nilo durante la época dinástica, dependiendo del tipo de embarcación, la dirección del viaje y el nivel del río. De este modo, el viaje río abajo desde Elefantina hasta el Delta, aprovechando la corriente del río, debía tomar entre dos o tres semanas y dos meses, dependiendo en parte de la estación del año (durante la inundación la navegación sería más rápida que durante la estación seca). El tránsito río arriba, en cambio, habría sido más bien lento antes de la introducción de la vela.<sup>29</sup> Por otro lado, el

<sup>27</sup> Björn LANDSTRÖM: op. cit., p. 13; Robert PARTRIDGE: "Transport...", fig. 20.1b. Si bien este testimonio ha sido puesto en duda por autores que no lo consideran un artefacto predinástico genuino, diversos investigadores han apostado por su autenticidad. Véase, respectivamente, David WENGROW: "Predynastic art", en Willeke WENDRICH (ed.), *UCLA Encyclopedia of Egyptology*, Los Angeles, UCLA, 2009, <https://escholarship.org/uc/item/5gk265x0> (consultado por última vez el 12-03-2018), p. 2; Dirk HUYGE y John Coleman DARNELL: "Once more British Museum EA35324", *Göttinger Miszellen: Beiträge zur ägyptologischen Diskussion*, 225 (2010), pp. 71-74.

<sup>28</sup> Bruce B. WILLIAMS: *The A-Group Royal Cemetery at Qustul: Cemetery L*, Chicago, The Oriental Institute of the University of Chicago, 1986, pp. 138-145, pls. 34, 38; Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, pp. 15-16; e íd.: "Boats...", p. 2.

<sup>29</sup> Fekri HASSAN: "The Gift of the Nile", en David P. SILVERMAN (ed.), *Ancient Egypt*, Oxford-Nueva York, Oxford University Press, 1997, p. 16; Robert B. PARTRIDGE: "Transport...", pp. 370-371; Heidi KÖPP-JUNK: "Travel", en Elizabeth FROOD y Willeke WENDRICH (eds.), *UCLA Encyclopedia of Egyptology*, Los Angeles, University of California, 2013, p. 13, <https://escholarship.org/uc/item/3945t7f7>

empleo de barcas más allá de la primera catarata en el sur debió tener sus dificultades para las poblaciones que habitaban el Alto Egipto, sobre todo si sus barcas empleaban remos.<sup>30</sup> En cualquier caso, no sería aventurado pensar que el uso de velas fuera aprovechado en alguna medida para la navegación más allá de la primera catarata, al menos durante la estación de la inundación, en la cual este tramo del río sería más navegable (ello explicaría que uno de los primeros testimonios disponibles de este implemento náutico provenga de la Baja Nubia, sea que represente una tecnología de la élite local de Qustul o retome una característica de las élites del Alto Egipto). De todos modos, según sugieren representaciones posteriores de velas en barcas de los registros cerámico y rupestre, la vela se emplearía para navegar a lo largo del Nilo propiamente egipcio y, tal vez, en las costas marítimas.<sup>31</sup>

Tampoco puede descartarse que se dependiera de alguna clase de técnica de desmontado para sortear los rápidos de la primera catarata del Nilo, como se presume que debió hacerse con los componentes de embarcaciones que pudieron ser transportados desde el valle hasta la costa del mar Rojo por medio de los wadis del desierto, según un modelo que sería empleado durante la época dinástica.<sup>32</sup> Quizás una política tal en momentos de expansión de las dinámicas estatales pudo gestionarse desde Elefantina, punto desde el cual se presume que en tiempos dinásticos se enviaba apoyo naval a expediciones dirigidas hacia el sur (incluso cuando existían puestos fronterizos más meridionales, como es el caso de los fuertes característicos del Reino Medio).<sup>33</sup> Alternativamente, puede considerarse la posibilidad de que se empleara alguna clase de pista deslizante como la que sería construida mucho tiempo después (durante el Reino Medio) en torno a Mirgissa con el objetivo de sortear el tramo menos navegable de la segunda catarata<sup>34</sup>.

Hacia la Dinastía I aparecen los primeros enterramientos de barcas documentados en torno a tumbas de reyes e individuos de la élite. Si bien en la mayoría de ellos no se han preservado las embarcaciones, los restos que han subsistido (particularmente en Abidos y en Abu Rawash), sumados al tamaño de los enterramientos, han permitido estimar la composición y

---

(consultado por última vez el 24-10-2018); John P. COOPER: *The Medieval Nile. Route, Navigation, and Landscape in Islamic Egypt*, El Cairo-Nueva York, The American University in Cairo Press, 2014, pp. 160-161.

<sup>30</sup> David WENGROW: *La arqueología...*, pp. 32, 50; Sarah PARCAK: "The Physical Context of Ancient Egypt", en Alan B. LLOYD (ed.), op. cit., p. 6.

<sup>31</sup> Steve VINSON: "Boats...", p. 2; Francis David LANKESTER: op. cit., pp. 48, 193-194.

<sup>32</sup> Cheryl WARD: "Boat-building...", p. 126; e íd.: "Building pharaoh's ships: Cedar, incense and sailing the Great Green", *British Museum Studies in Ancient Egypt and Sudan*, 18 (2012), pp. 221-223; Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, pp. 2, 145 n. 91.

<sup>33</sup> Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, pp. 57-58.

<sup>34</sup> Pearce Paul CREASMAN y Noreen DOYLE: "Overland Boat Transportation During the Pharaonic Period: Archaeology and Iconography", *Journal of Ancient Egyptian Interconnections* 2:3 (2010), pp. 19-20. Escenas de embarcaciones siendo remolcadas han llamado la atención sobre lo que pudo ser una práctica náutica de propulsión o botadura, o bien un modo de sortear dificultades como las cataratas del Nilo (acaso mediante el uso de pistas deslizantes) o el acceso al mar Rojo a través de los wadis del desierto. Véase Björn LANDSTRÖM: op. cit., p. 16, fig. 44; Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, p. 14, fig. 6; Francis David LANKESTER: op. cit., pp. 198-200, 214-215.

tamaño de estos medios de transporte: barcas de entre 14 y algo más de 17 metros de longitud (si bien los restos más antiguos, hallados en Abu Rawash, no superan los 6,54 metros de longitud), construidas mediante la unión de tablones de madera. Una de las técnicas de construcción debió consistir en una combinación de ensamblaje de caja y espiga y ligadura con cuerdas de lino y papiro, mientras que otra parece haber dependido solamente de las ligaduras. Esto último debió hacer viable que los tablones fueran desarmados y vueltos a ensamblar, por ejemplo para transportar las embarcaciones desde el valle hasta la costa del mar Rojo, o bien para sortear la primera catarata del Nilo.<sup>35</sup> El uso funerario de estas barcas de madera señala su utilidad ritual, pero una lectura comparada con los testimonios iconográficos y textuales contemporáneos y de períodos posteriores permite relacionar dicha tecnología con las capacidades navales del Estado, orientadas también al transporte, el intercambio (incluyendo la obtención de maderas más aptas para la construcción de embarcaciones grandes y resistentes, concretamente el cedro del Líbano, al cual se accedió probablemente por vía marítima desde el período Dinástico Temprano), la recolección de tributos y la actividad militar.<sup>36</sup>

Sobre la actividad bélica, podemos señalar que algunos autores han interpretado la embarcación representada sobre las hileras de enemigos decapitados en el reverso de la Paleta de Nármer de comienzos de la Dinastía I como un indicio de la relación existente entre las actividades naval y militar.<sup>37</sup> Si bien no existe acuerdo sobre dicha lectura, la relación establecida entre ambas esferas parece razonable si se considera dicho artefacto como una conmemoración de la unificación, es decir, de la forma simbólica que adquirió la expansión política conducida a lo largo del recorrido del río Nilo. Por su parte, la Piedra de Palermo (compilación de anales reales compuesta en la Dinastía V) contiene una interesante referencia escrita que parece apuntar a un uso militar de las embarcaciones, concretamente un viaje en una barca atribuido al

<sup>35</sup> Zaki Yusef SAAD: *Royal Excavations at Helwan*, El Cairo, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1951, p. 41; Walter B. EMERY: op. cit., p. 54; Björn LANDSTRÖM: op. cit., p. 25; Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, pp. 17-20; David O'CONNOR: "Boat Graves and Pyramid Origins. New Discoveries at Abydos, Egypt", *Expedition*, 33:3 (1991), pp. 5-15; Cheryl WARD: "Boat-building...", pp. 118-129; Yann TRISTANT et al.: «Barques sur le Nil...» Le mastaba M06 d'Abou Rawach et sa barque funéraire (I<sup>re</sup> dynastie, règne de Den): découverte de la plus ancienne embarcation égyptienne actuellement conservée en Égypte", *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale* 114:2 (2014), pp. 563-588. También han sido hallados restos de una embarcación de 17 metros de longitud en un enterramiento en Abusir, tentativamente asociados por los excavadores a una mastaba de fines de la Dinastía III.

<sup>36</sup> Steve VINSON: *Egyptian Boats...*, p. 20; Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, p. 15; Dorian VANHULLE: "Le Nil...". Sobre las relaciones del Estado egipcio y el Líbano durante el período Dinástico Temprano, véase Toby A. H. WILKINSON: *Early Dynastic Egypt*, Londres, Routledge, 1999, pp. 160-162; Marcelo CAMPAGNO: *De los jefes-parientes...*, p. 216; David WENGROW: *La arqueología...*, pp. 183-186; Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, p. 85.

<sup>37</sup> Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, p. 31; Cheryl WARD: "Boat-building...", p. 127; Alan B. LLOYD: op. cit., p. 51. Otros autores ven en cambio una referencia religiosa (la barca solar) o de consagración («Horus el único en su barca»), entre otras interpretaciones posibles. Véase Béatrix MIDANT-REYNES: *Aux origines de l'Égypte. Du Néolithique à l'émergence de l'État*, París, Fayard, 2003, p. 357; David O'CONNOR: "The Narmer Palette: A New Interpretation", en Emily TEETER (ed.), *Before the Pyramids. The Origins of Egyptian Civilization*, Chicago, The Oriental Institute of the University of Chicago, 2011, p. 152.

reinado de Den, de la Dinastía I, que parece culminar en el ataque a una localidad no identificada. La entrada reza: «viajando río abajo en barca (a las ciudades de) Sah?-nisut (y) Wer-ka». La representación de un hombre atacando el determinativo de ciudad de la localidad de Wer-ka sugiere el sentido militar del viaje (Fig. 6).<sup>38</sup>

Algunos títulos de funcionarios que parecen haber tenido una relación de cercanía o dependencia personal con el rey (identificados como «seguidor del rey» o «conocido del rey»), sugieren un control centralizado de la administración de ciertas embarcaciones y sus tripulaciones: Merka de la Dinastía I ostentó, entre otros, el título de «comandante del barco (o la flota) del rey», y Aaajty de la Dinastía III los títulos de «administrador de tripulaciones» y «comandante de (...) en la flota». <sup>39</sup> No obstante, no parece documentarse una relación directa entre tales actividades y el ámbito de la guerra, si bien Merka se habría desempeñado también como «administrador del distrito del desierto», función posiblemente defensiva u ofensiva en una región de frontera, y Aaajty pudo haber cumplido funciones de supervisión o reclutamiento de contingentes humanos, según sugiere una de las interpretaciones posibles para el título de «grande de los diez (o de las decenas) del Alto Egipto». <sup>40</sup> En cualquier caso, tales referencias advierten sobre la viabilidad de pensar que diversas escenas de guerra y dominación del período que no exhiben vinculación con embarcaciones pudieron evocar acciones no obstante asociadas al control estatal de estos medios de transporte, los cuales pudieron ser empleados menos para entablar conflictos navales que para trasladar grupos humanos de modo complementario o alternativo a modalidades de movimiento por vía terrestre. Es pertinente, en este sentido, la advertencia de Heidi Köpp-Junk respecto de que las biografías, inscripciones de expedición y otros documentos similares de la época dinástica no se centran en el viaje en sí mismo, siendo éste a menudo mencionado sólo al pasar, por lo cual resulta comprensible que la información escrita e iconográfica sobre las modalidades de viaje sea «más bien fragmentaria», más aún en una época temprana como la que nos ocupa. <sup>41</sup>

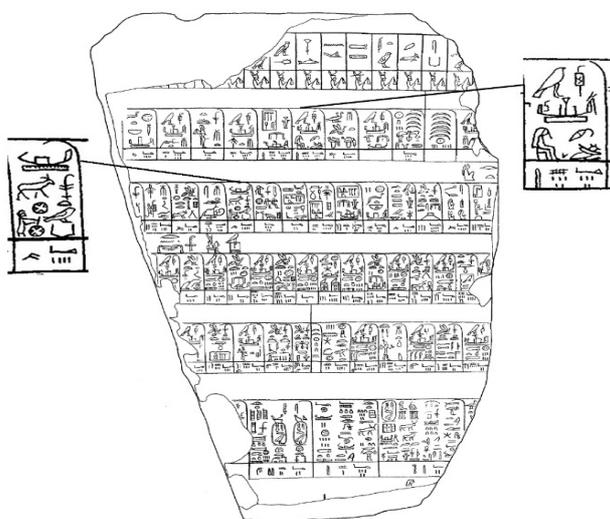
En relación con la recolección de tributos, las inferencias merecen ser consideradas debido al hecho de que el empleo de la tecnología naval para el ejercicio o la amenaza de la violencia se pudo vincular tanto con la función militar como con la dimensión del control interno, aspecto particularmente importante en el contexto de una dominación centralizada sostenida a lo largo del Alto y el Bajo Egipto. Al respecto, la referencia en la Piedra de Palermo al año de «seguir a Horus» (*šms hr*) durante varios reinados de las primeras tres dinastías sugiere la existencia de «un viaje emprendido por el rey o sus funcionarios a intervalos regulares con el propósito de

<sup>38</sup> Toby WILKINSON: *Royal Annals of Ancient Egypt. The Palermo Stone and its Associated Fragments*, Londres, Routledge, 2000, p. 116.

<sup>39</sup> Wolfgang HELCK: *Untersuchungen zur Thinitenzeit*, Wiesbaden, Harrassowitz, 1987, pp. 232, 251-252; Pierre-Marie CHEVEREAU: "Contribution à la prosopographie des cadres militaires de l'Ancien Empire et de la Première Période Intermédiaire. B – Titres nautiques", *Revue d'Égyptologie*, 40 (1989), pp. 21, 28.

<sup>40</sup> Wolfgang HELCK: op. cit., pp. 231, 249; Toby A. H. WILKINSON: *Early Dynastic...*, p. 143. Véase Henry G. FISCHER: "A Scribe of the Army in a Saqqara Mastaba of the Early Fifth Dynasty", *Journal of Near Eastern Studies*, 18:4 (1959), pp. 265-266.

<sup>41</sup> Heidi KÖPP-JUNK: "Travel", pp. 1-2.



**Fig. 6:** Reproducción de la Piedra de Palermo con detalle de años de reinado de Dyer y Den (a partir de Toby WILKINSON: *Royal Annals...*, fig. 1).

va del Estado egipcio, toda vez que las aves-*rejt* simbolizan a los súbditos (Fig. 6).<sup>45</sup> Un testimonio temprano de este tipo de práctica lo constituyen los grabados de Nag el-Hamdulab a los cuales ya hemos hecho referencia, datados hacia Nagada IIIb. Estos no sólo contienen escenas asociadas a rituales regios en cuyo centro aparecen embarcaciones y, al menos en una de ellas, lo

recaudar impuestos».<sup>42</sup> El carácter náutico del viaje es sugerido por el empleo de una embarcación como determinativo.<sup>43</sup> Por otro lado, según señala Wilkinson,

«el jeroglífico para *šms*, ‘seguir’, empleado en este contexto, representa un instrumento estrechamente asociado a la diosa Mafdet, y puede ser interpretado como el equipamiento de un ejecutor.»<sup>44</sup>

Ello asociaría este tipo de acontecimiento a la capacidad de coerción de la élite estatal. Una referencia conjunta al año de «seguir a Horus» y a la presencia de «*rejt* decapitados muertos» en una entrada del reinado de Dyer de la Dinastía I en la Piedra de Palermo también parece vincular de algún modo las actividades tributaria y coerciti-

<sup>42</sup> Toby A. H. WILKINSON: *Early Dynastic...*, p. 220. Véase Wolfgang HELCK: op. cit., p. 87; John BAINES: “Origins of Egyptian kingship”, en David O’CONNOR y David P. SILVERMAN (eds.), *Ancient Egyptian kingship*, Leiden, Brill, 1995, p. 126; Toby WILKINSON: *Royal Annals...*; Marcelo CAMPAGNO: *De los jefes-parientes...*, pp. 244-245; Heidi KÖPP: “Reisen in prädynastischer Zeit und Frühzeit”, en Eva-Maria ENGEL, Vera MÜLLER y Ulrich HARTUNG (eds.), *Zeichen aus dem Sand. Streiflichter aus Ägyptens Geschichte zu Ehren von Günter Dreyer*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2008, p. 408; Eva-Maria ENGEL: “The Organisation of a Nascent State: Egypt until the Beginning of the 4th Dynasty”, en Juan Carlos MORENO GARCÍA (ed.), *Ancient Egyptian Administration*, Leiden-Boston, Brill, 2013, p. 27.

<sup>43</sup> Jac. J. JANSSEN: “The early state in ancient Egypt”, en Henry J. M. CLAESSEN y Peter SKALNÍK (eds.), *The Early State*, La Haya, Mouton, 1978, p. 221. Una serie de etiquetas de los reinados de Den, Semerjet y Qaa, de la Dinastía I, contienen similares referencias a la práctica de «seguir a Horus» con la correspondiente imagen de una embarcación (William Matthew Flinders PETRIE: *The Royal Tombs of the First Dynasty. 1900. Part I*, Londres, The Egypt Exploration Fund-Kegan Paul, Trench, Trübner & Co.-Quaritch, 1900, pls. XII.1-2, XVII.26, XVII.29; Wolfgang HELCK: op. cit., pp. 162-164).

<sup>44</sup> Toby A. H. WILKINSON: *Early Dynastic...*, p. 220.

<sup>45</sup> Andrés DIEGO ESPINEL: *Etnicidad y territorio en el Egipto del Reino Antiguo*, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona, 2006, p. 188. Sobre la «capacidad de coerción» del Estado egipcio durante comienzos de la época dinástica véase Marcelo CAMPAGNO: “Coercion, creation, intervention: three capacities of the early Egyptian state”, en Elizabeth FROOD y Angela MCDONALD (eds.), *Decorum and experience. Essays in ancient culture for John Baines*, Oxford, Griffith Institute, 2013, pp. 214-219.

que parece ser la conmemoración de algún tipo de victoria militar o situación de dominación, sino que incluyen una inscripción jeroglífica que ha sido traducida como «seguimiento náutico», entendido como una forma temprana del ritual de «seguir a Horus» que vincularía la celebración territorial de la realeza con la recolección de tributos, y todo ello con la tecnología naval.<sup>46</sup> Esta forma de expresión de la «dominación regia sobre los humanos potencialmente caóticos»<sup>47</sup> conectaría pues el ámbito ritual, el transporte fluvial y el ejercicio de la violencia, desdibujando a su vez los límites entre las dimensiones externa e interna de la coerción estatal en un período de expansión política.

Por otro lado, podemos señalar que si las representaciones de embarcaciones en grabados rupestres del desierto oriental plantean la posibilidad de que este tipo de tecnología fuera usado en la costa del mar Rojo, se asocie ello o no a contingentes armados, se puede a la vez suponer la navegación en la costa del mar Mediterráneo a partir de los contactos entablados con el Líbano (fuente de madera de cedro que debió servir para construir algunas de las grandes embarcaciones utilizadas a su vez para la navegación marítima); esto último es sugerido por la existencia de inscripciones que hacen referencia a maderas, aceites y resinas originarios del Líbano en objetos egipcios de las primeras tres dinastías, así como por la presencia en Biblos de un recipiente de piedra que contiene el nombre del rey Jasejemuy de la Dinastía II.<sup>48</sup> En ambos mares, si bien la tecnología náutica presumiblemente empleada no debió estar asociada necesariamente a un dispositivo militar, el tipo de actividad a la que debió servir (orientada al intercambio y/o a la extracción de materias primas) pudo involucrar la existencia de alguna forma de respaldo armado.<sup>49</sup>

<sup>46</sup> Stan HENDRICKX, John Coleman DARNELL y Maria Carmela GATTO: op. cit., pp. 1080-1081, fig. 11; John Coleman DARNELL: "The Early Hieroglyphic Annotation in the Nag el-Hamdulab Rock Art Tableaux, and the Following of Horus in the Northwest Hinterland of Aswan", *Archéo-Nil*, 25 (2015), pp. 19-43. Para una lectura distinta de la inscripción jeroglífica de Nag el-Hamdulab, véase Matthieu BEGON: "Aux origines de l'exploitation pharaonique des carrières d'assouan? Retour sur la lecture de l'inscription du bas-relief de Nag el-Hamdulab (NH 7, tableau 7a)", *Archéo-Nil*, 26 (2016), pp. 173-183, quien sin embargo reconoce, en un personaje sosteniendo lo que parece ser un cuenco sobre su cabeza, una práctica de tributación.

<sup>47</sup> Stan HENDRICKX, John Coleman DARNELL y Maria Carmela GATTO: op. cit., p. 1081.

<sup>48</sup> Toby A. H. WILKINSON: *Early Dynastic...*, pp. 92, 160-162; Marcelo CAMPAGNO: *De los jefes-parientes...*, p. 216; Cheryl WARD: "Boat-building...", p. 126; e íd.: "Building pharaoh's ships...", p. 220; David WENGROW: *La arqueología...*, p. 185; Karin N. SOWADA: *Egypt in the Eastern Mediterranean during the Old Kingdom. An Archaeological Perspective*, Friburgo-Gotinga, Academic Press-Vandenhoeck & Ruprecht, 2009, pp. 37-38. De acuerdo con Kay Prag, «los vientos y las corrientes en el Mediterráneo sudoriental favorecerían a los egipcios en un viaje tal, especialmente durante los meses de verano» (Kay PRAG: "Byblos and Egypt in the fourth millennium BC", *Levant*, 18 (1986), pp. 59-60).

<sup>49</sup> Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, p. 34.

### III

Lo que permiten inferir los indicios considerados en el presente trabajo es que la tecnología náutica pudo ser empleada a lo largo de los períodos que nos ocupan para el transporte de grupos humanos en el marco de expediciones tanto de extracción, exploración o intercambio como de carácter bélico.<sup>50</sup> Considerados en relación con otros testimonios del ejercicio de la violencia y del empleo de tecnología orientada a la actividad militar (armamento, pautas o estructuras defensivas), así como a la luz de analogías etnográficas y comparaciones históricas, tales indicios ofrecen información de interés acerca de la relación entre la forma de practicar la guerra y los patrones de movilidad en los distintos períodos de análisis.

En lo que respecta a las sociedades no estatales de los períodos Neolítico y comienzos del Predinástico (Badariense-Nagada I-IIIb), la existencia de un armamento constituido tanto por armas para la ejecución o el combate cuerpo a cuerpo (mazas, hachas, cuchillos) como por proyectiles (lanzas, flechas), sumada a los indicios de heridas provocadas por dichas armas (restos humanos con lesiones) y a la presencia de criterios defensivos basados principalmente en las condiciones ventajosas del terreno (ubicación de áreas de residencia en lugares naturalmente defensivos) y en eventuales construcciones de fosos, palizadas o en algún caso murallas (según sugiere un modelo en miniatura de la fase Nagada I), permite señalar como compatibles estos escenarios con lo testimoniado etnográficamente en contextos sociales cuyas pautas de organización social presentan algún grado de afinidad que habilita la comparación.<sup>51</sup>

De este modo, siguiendo observaciones etnográficas y análisis interculturales correspondientes a sociedades no estatales de diversos contextos geográficos e históricos, no resulta aventurado reconocer como plausible la preponderancia de incursiones sorpresivas y emboscadas, acciones bélicas que pudieron ser más comunes o frecuentes que eventuales batallas, acaso más reguladas y menos letales.<sup>52</sup> A estas prácticas en las que los grupos humanos coordinados colectivamente o con arreglo a alguna figura de liderazgo debieron emprender ataques seguidos de inmediatas retiradas (no por eso carentes de efectos destructivos) y/o combates orientados menos a la aniquilación del enemigo que a la demostración o medición de fuerzas, se debió añadir hacia al menos fines de la fase Nagada I, la captura y ejecución de prisioneros. Así lo sugieren los motivos en vasos cerámicos en los cuales ciertos personajes que parecen detentar alguna clase

<sup>50</sup> Michael A. HOFFMAN: op. cit., p. 342; William J. HAMBLIN: *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC. Holy Warriors at the Dawn of History*, Londres-Nueva York, Routledge, 2006, p. 326.

<sup>51</sup> Augusto GAYUBAS: "Guerra y sociedad...", p. 93. Sobre los testimonios arqueológicos e iconográficos de armas y patrones defensivos, y sobre la evidencia osteológica e iconográfica de violencia bélica, véase Augusto GAYUBAS: "Warfare and Social Change...", pp. 45-47.

<sup>52</sup> Gregory P. GILBERT: *Weapons...*, pp. 27-28; Augusto GAYUBAS: "Pierre Clastres y la guerra en el valle del Nilo preestatal", en Marcelo CAMPAGNO (ed.), *Pierre Clastres y las sociedades antiguas*, Buenos Aires, Miño y Dávila, 2014, pp. 153-158. Véase, por ejemplo, Lawrence H. KEELEY: *War before Civilization: The Myth of the Peaceful Savage*, Oxford-Nueva York, Oxford University Press, 1996, pp. 65-67; Azar GAT: "The Pattern of Fighting in Simple, Small-Scale, Prestate Societies", *Journal of Anthropological Research*, 55:4 (1999), p. 566; Keith F. OTTERBEIN: "A History of Research on Warfare in Anthropology", *American Anthropologist*, New Series, 101:4 (1999), p. 800; John KEEGAN: op. cit., pp. 136-149.

de estatus o liderazgo blanden un arma (probablemente una maza) sobre la cabeza de personajes de menor tamaño, o bien sostienen a dichos personajes mediante lazos. Este tipo de imagen, que se documenta en una fase caracterizada por la presencia de indicios de jerarquización socio-política asimilables a la categoría de sociedades de jefatura, tiene una mayor presencia iconográfica en los contextos estatales posteriores. Así pues, una práctica que pudo responder a las exigencias de un jefe prestigioso (la búsqueda u obtención, a través de la guerra, de bienes y/o cautivos, de la cual existen testimonios históricos y etnográficos en otras situaciones histórico-sociales) pudo constituirse en uno de los atributos de la estatalidad y del ejercicio monopolístico de la violencia, formalizado iconográficamente en la escena del sometimiento ritual del enemigo.<sup>53</sup>

En contextos no estatales, pues, la relación entre tecnología náutica y guerra parece haber estado enmarcada en el principio centrífugo de las guerras de ataque y retirada que habrían caracterizado a las comunidades de aldea de los períodos Neolítico y Badariense. La práctica bélica operaría aquí como expresión extrema de un antagonismo inherente a la identificación de parentesco que regularía la trama social en el interior de tales comunidades.<sup>54</sup> Sin sustraerse a tal lógica de organización social, la guerra pudo a su vez contribuir a la conformación de entidades políticas ampliadas (sociedades de jefatura) mediante la estipulación de vínculos de alianza más o menos permanentes y la concentración difusa de las capacidades bélicas (líderes o jefes asociados al ámbito bélico que pudieron procurar, por ejemplo, la captura de prisioneros), todo ello en un contexto de intensificación de los contactos interregionales tanto pacíficos como conflictivos que debieron sostenerse en buena medida en las facilidades ofrecidas por la tecnología náutica (Nagada I-IIIb).<sup>55</sup>

Por su parte, la guerra estatal cuyos indicadores corresponden a fines del período Predinástico y comienzos de la época dinástica se presenta como una guerra que habilita la conquista, que favorece la expansión y el control territorial tanto local como fronterizo y que posibilita la penetración más o menos regular en territorio periférico, así como el dominio político sobre población subordinada. En efecto, el movimiento expansivo que parece intrínseco a la forma estatal se verifica no sólo en los testimonios de repentina dispersión de cultura material y pautas de residencia, enterramiento y expresión simbólica (crecientemente formalizada) duran-

---

<sup>53</sup> Sobre los motivos en vasos cerámicos de Nagada Ic, véase Augusto GAYUBAS: "Warfare and socio-political...", pp. 8-14. Sobre similares motivos en las fases subsiguientes véase E. Christiana KÖHLER: "History or Ideology? New Reflections on the Narmer Palette and the Nature of Foreign Relations in Pre- and Early Dynastic Egypt", en Edwin C. M. VAN DEN BRINK y Thomas E. LEVY (eds.), *Egypt and the Levant. Interrelations from the 4th through the early 3rd Millennium BCE*, Londres, Leicester University Press, 2002, pp. 499-513. Sobre los testimonios etnográficos e históricos de la búsqueda u obtención de cautivos de guerra por parte de jefes en contextos de jefatura véase Timothy K. EARLE: "Chieftdoms in Archaeological and Ethnohistorical Perspective", *Annual Review of Anthropology*, 16 (1987), p. 297; Elsa M. REDMOND: *Tribal and Chiefly Warfare in South America*, Ann Arbor, University of Michigan, 1994, pp. 25, 30, 39, 47, 51.

<sup>54</sup> Augusto GAYUBAS: "Pierre Clastres...", pp. 143-162. Sobre el parentesco como lógica de articulación social dominante en las comunidades no estatales del valle del Nilo véase Marcelo CAMPAGNO: *De los jefes-parientes...*, pp. 137-145.

<sup>55</sup> Augusto GAYUBAS: "Warfare and socio-political...", pp. 14-17.

te Nagada IIcd-IIIab, primero en el Alto Egipto y luego a lo largo del valle y el delta del Nilo, sino también en indicadores de tecnología y agresión vinculados con la actividad bélica.<sup>56</sup>

En tal sentido, el aumento de indicios indirectos del uso de embarcaciones de cierta magnitud que facilitarían el traslado de grupos humanos y el acortamiento de distancias mediante el empleo de la madera como material para su construcción y la disposición de remos, así como también la utilización de velas para el aprovechamiento de los vientos a partir de fines de Nagada II o comienzos de Nagada III, coincide cronológicamente con similar incremento en los testimonios (arqueológicos y, sobre todo, iconográficos) de la construcción de fortificaciones y del ataque a recintos fortificados.<sup>57</sup> Tanto los requerimientos ofensivos como las necesidades defensivas debieron justificar la asignación de recursos (humanos y materiales) a tales obras de construcción y a la elaboración de tecnología con utilidad militar. De hecho, la seriedad del aspecto violento vinculado a tales dinámicas expansivas se constata no sólo en inscripciones iconográficas y en testimonios de armas y restos humanos con lesiones del período, sino también en indicios del abandono repentino de sitios y regiones que pueden interpretarse como debidos a alguna clase de agresión u hostigamiento sobre la población. Nos referimos, concretamente, al abandono del sitio de Maadi, en el vértice del delta (Nagada IIc); al reemplazo drástico de la cultura material del norte por aquella del sur en Tell el-Farkha y Tell el-Iswid, en el delta oriental (hacia fines de Nagada II y comienzos de Nagada III); y, algo más tarde, durante la Dinastía I, a la destrucción e interrupción en el uso del cementerio real de Qustul, en la Baja Nubia, y a la relativa desaparición del Grupo A del registro material de la región. A ello se añaden los indicios de la destrucción por fuego de un recinto presumiblemente administrativo en Tell el-Farkha, hacia fines de Nagada IIIa.<sup>58</sup>

Pero la dinámica expansiva no parece haber cesado con la constitución del Estado dinástico, si bien parece haber asumido otra forma. Ciertamente, durante las primeras tres dinastías las embarcaciones tendrán un rol activo en el control interno y en el sostenimiento de la

<sup>56</sup> Marcelo CAMPAGNO: *De los jefes-parientes...*, pp. 164-169, 178-183, 187-198; e Íd.: "In the beginning was the War. Conflict and the emergence of the Egyptian State", en Stan HENDRICKX, Renée F. FRIEDMAN, Krzysztof M. CIAŁOWICZ y Marek CHŁODNICKI (eds.), *Egypt at its origins. Studies in Memory of Barbara Adams. Proceedings of the International Conference "Origin of the State. Predynastic and Early Dynastic Egypt"*, Krakow, 28th August – 1st September 2002, Lovaina, Peeters, 2004, pp. 689-703; Marcelo CAMPAGNO y Augusto GAYUBAS: "La guerra en los comienzos del antiguo Egipto: reflexiones a partir de la obra de Pierre Clastres", *Cuadernos de Marte. Revista latinoamericana de sociología de la guerra*, 8 (2015), pp. 25-32.

<sup>57</sup> Augusto GAYUBAS: "Guerra y sociedad...", pp. 89-90.

<sup>58</sup> Ibídem, pp. 83-88. Véase Bruce B. WILLIAMS: op. cit., p. 183; Ibrahim RIZKANA y Jürgen SEEHER: *Maadi I. The Pottery of the Predynastic Settlement*, Maguncia, Philipp von Zabern, 1987, p. 78; Sava P. TUTUNDŽIĆ: "Relations between Late Predynastic Egypt and Palestine: Some Elements and Phenomena", en Pierre de MIROSCHEJLI (ed.), *L'urbanisation de la Palestine à l'âge du Bronze ancien. Bilan et perspectives des recherches actuelles*, Oxford, Tempvs Reparatum, 1989, p. 429; Marcelo CAMPAGNO: *De los jefes-parientes...*, pp. 188-189; László TÖRÖK: *Between Two Worlds. The Frontier Region between Ancient Nubia and Egypt 3700 BC – AD 500*, Leiden-Boston, Brill, 2009, pp. 53-55; Krzysztof CIAŁOWICZ: "The Predynastic/Early Dynastic Period at Tell el-Farkha", en Emily TEETER (ed.), op. cit., pp. 55-57; Frédéric GUYOT: "The Predynastic Pottery from Tell el-Iswid (Nile Delta). Preliminary Report on the Lower Egyptian Culture Assemblage", *Bulletin de Liaison de la Céramique Égyptienne*, 25 (2015), p. 15.

dominación estatal a lo largo del valle y el delta del Nilo (piénsese, por ejemplo, en la práctica de «seguir a Horus»), y el establecimiento de un recinto fortificado en Elefantina, en el sur, hacia la Dinastía I pareciera cerrar una etapa expansiva mediante la defensa y demarcación del límite meridional del Estado. Sin embargo, las embarcaciones parecen haber sido utilizadas también para penetrar militarmente en la Baja Nubia (según sugieren testimonios arqueológicos e iconográficos de comienzos de la Dinastía I y de la Dinastía II), haciendo del recinto amurallado de Elefantina menos un puesto estratégicamente defensivo que una puerta de acceso al territorio más allá de la primera catarata.<sup>59</sup>

Asimismo, el uso de caravanas de asnos, junto al empleo de embarcaciones realizadas con maderas resistentes como el cedro para la navegación marítima a lo largo de las costas del mar Rojo y el mar Mediterráneo, debió favorecer la obtención de recursos del sur de Palestina, el Sinaí y el Líbano mediante extracción, botín o intercambio allí donde no se estableció una dominación política sostenida. Los indicios iconográficos, arqueológicos y escritos de violencia vinculada con tales regiones (un asentamiento amurallado en Tel es-Sakan, en el sur de Palestina, datado entre Nagada IIIab y comienzos de la Dinastía I; inscripciones iconográficas y textuales en etiquetas y otros objetos, así como en el Sinaí y en la Piedra de Palermo, que refieren el ataque sobre poblaciones y la captura de prisioneros y recursos del sur de Palestina y del Sinaí durante fines del período Predinástico y comienzos de la época dinástica; existencia de armas en asentamientos con presencia egipcia en el sur de Palestina), sugieren el carácter en ocasiones coercitivo de dichas avanzadas.<sup>60</sup>

En tal sentido, tal como advierte Gilbert, el «poder naval» debió no sólo sustentar en buena medida la expansión política que extendió la dominación centralizada a todo lo largo del valle y el delta del Nilo, sino que también debió ser «crítico para la estabilidad y existencia del Estado» a comienzos de la época dinástica, conservando un rol en la captura de tributos (según sugiere el ritual de «seguir a Horus») y en la dimensión expansiva del Estado dinástico una vez constituido, orientado menos a la conquista territorial que a la realización de expediciones con

<sup>59</sup> Marcelo CAMPAGNO y Augusto GAYUBAS: op. cit., pp. 36-37. La representación de prisioneros nubios en etiquetas de los reinados de Aha y Uadyi de la Dinastía I y en el fragmento de una estela del rey Jasejem de fines de la Dinastía II tiene su correlato arqueológico en el ya mencionado abandono abrupto del cementerio real de Qustul y en la casi total desaparición de indicios materiales del Grupo A de la Baja Nubia durante la Dinastía I, así como también en los presumibles indicios de presencia estatal egipcia en Naga Abu Shanak, entre la primera y la segunda cataratas del Nilo, y en Buhen, en torno a la segunda catarata, hacia la Dinastía II. Véase James Edward QUIBELL y Frederick W. GREEN: op. cit., pp. 47-48, pl. LVIII; Jacques VANDIER: op. cit., p. 834, pl. 558; Zbyněk ŽÁBA: *The Rock Inscriptions of Lower Nubia (Czechoslovak Concession)*, Praga, Charles University of Prague, 1974, pp. 30-31; Bruce B. WILLIAMS: op. cit., p. 183; Toby A. H. WILKINSON: *Early Dynastic...*, pp. 180-181; Günter DREYER et al.: "Umm el-Qaab. Nachuntersuchungen im frühzeitlichen Königsfriedhof. 13./14./15. Vorbericht", *Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts abteilung Kairo*, 59 (2003), pl. 18f. Sobre Buhen véase también David O'CONNOR: *The Old Kingdom Town at Buhen*, Londres, Egypt Exploration Society, 2014, quien rechaza, sin embargo, la idea de una presencia egipcia durante la Dinastía II.

<sup>60</sup> Toby A. H. WILKINSON: *Early Dynastic...*, op. cit., pp. 151-162; Marcelo CAMPAGNO: *De los jefes-parientes...*, pp. 218-219; Marcelo CAMPAGNO y Augusto GAYUBAS: op. cit., pp. 35-36 (con bibliografía).

finés –siquiera parcialmente– extractivos.<sup>61</sup> Vale señalar que en esta época se documenta por primera vez, en la inscripción de un sello de fines de la Dinastía II, la referencia a un astillero (más concretamente a un «portador del sello del astillero»), mientras que la Piedra de Palermo sitúa en esta misma dinastía la construcción regia de una embarcación.<sup>62</sup> La existencia de una infraestructura para la construcción centralizada de embarcaciones debió formar parte, pues, de las pautas de concentración económica y especialización productiva que parecen haber estado presentes en el valle desde el momento de emergencia de núcleos estatales y cuya consolidación e intensificación parece verificarse a partir de las primeras tres dinastías.

En suma, los testimonios considerados en el presente trabajo abonan la idea de que la tecnología náutica estuvo asociada al conflicto bélico desde al menos comienzos del período Predinástico, acaso en relación con algunas de las incursiones características de las comunidades aldeanas y, especialmente, con los conflictos que debieron tener lugar en el marco de las sociedades de jefatura de las fases Nagada I-IIab. Sin embargo, los indicios correspondientes a fines del período Predinástico (Nagada IIcd-IIIab) y comienzos de la época dinástica (Dinastías I-III) apuntan hacia la constitución de un «poder naval» vinculado a la expansión estatal, el respaldo armado de expediciones (por ejemplo, orientadas a la extracción de recursos) y la dominación interna, complementario de otras formas posibles de movilidad por vía terrestre. Así, un mismo tipo de tecnología que debió sufrir variaciones a lo largo del tiempo, pudo vincularse de distintos modos con el ámbito bélico. Por un lado, debió responder al principio centrífugo de las comunidades aldeanas reguladas por el parentesco y sustentar en gran medida los contactos pacíficos y conflictivos que debieron acompañar a la emergencia de entidades políticas de jefatura; por otro lado, pudo responder a los requerimientos expansivos y coercitivos de las entidades estatales emergidas en el Alto Egipto y que caracterizarían posteriormente al Estado egipcio.

---

<sup>61</sup> Gregory P. GILBERT: *Ancient Egyptian...*, p. 43.

<sup>62</sup> Toby WILKINSON: *Royal Annals...*, pp. 134-135; Silke ROTH: *Die Königsmütter des Alten Ägypten von der Frühzeit bis zum Ende der 12. Dynastie*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2001, pp. 59, 527, Abb. 20.