

**LA ISLA SAGRADA DE VENUS MARINA. UN ANTIGUO REFERENTE SACRO
PARA LA NAVEGACIÓN EN LA BAHÍA DE CÁDIZ**

**THE SACRED ISLAND OF VENUS MARINA. AN ANCIENT SACRED REFERENCE
FOR NAVIGATION IN THE BAY OF CÁDIZ**

María Soledad GÓMEZ MUÑOZ

Universidad de Cádiz. Doctorando en Arqueología Marítima (EIDEMAR-UCA)
Correo electrónico: sole.gomezmunoz@alum.uca.es

Resumen: En la actualidad, es indudable la afamada trascendencia de la Bahía de Cádiz, como hito geográfico para la navegación, la cual reunía, desde la Antigüedad, unas inmejorables condiciones portuarias. El continuo trasiego de naves por sus aguas, requería, por parte del marino, de un profundo conocimiento de esta y sus costas. Es por ello que en la Bahía documentamos determinados hitos en el litoral que posiblemente ayudarían al navegante para acceder, salir o simplemente desplazarse por esta amplia rada. Un ejemplo de ello, es el que estudiamos en este trabajo, la famosa isla consagrada a Venus Marina citada por Avieno y que la tradición historiográfica ha identificado con la célebre isla de *Erytheia*. Analizando su utilidad náutica y su característica topografía, hemos podido determinar que dicha isla del archipiélago gaditano, constituía un referente para navegar; y además, un componente del sistema de señalización costera en el ámbito de la Bahía.

Palabras Clave: Navegación antigua, referentes para la navegación, sacralización, Bahía de Cádiz.

Abstract: At present, the famous transcendence of the Bay of Cádiz is undoubted, as a geographical milestone for navigation, which brought together, since Antiquity, unbeatable port conditions. The continuous transfer of ships by its waters, required, on the part of the sailor, a deep knowledge of this and its coasts. In the Bay of Cadiz we documented some landmarks on the coast that could possibly help the navigator to access, exit or simply move around this wide road. An example of this is the famous island consecrated to Venus Marina cited by Avieno. Which, the historiographical tradition has identified with the famous island of *Erytheia*. Analyzing its nautical utility and its characteristic topography, we have been able to determine that this island of the Cadiz archipelago, constituted a reference to navigate; and also, a component of the coastal signaling system in the area of the Bay of Cádiz.

Keywords: Ancient navigation, references for navigation, sacralization, Bay of Cádiz.

Sumario: 1. Introducción. 2. Proceso de sacralización de los hitos costeros. 3. Utilidad náutica de la isla consagrada a la diosa del mar. 3.1. Breves notas sobre la paleotopografía gaditana. 3.2. Consagración de la isla de *Erytheia*. 3.3. Características físicas de la isla. 4. Otros referentes sacros en el entorno de la bahía. 5. Conclusiones. 6. Bibliografía.

1. Introducción

La navegación antigua, como sabemos, se caracterizaba por no disponer de apoyo cartográfico e instrumental técnico (Arnaud, 2005; Pomey, 1997: 89) que permitiera al navegante mantener el rumbo. El arte de navegar se basaba en la puesta en práctica de toda una serie de conocimientos que el navegante iba adquiriendo gracias a la ex-

periencia y la práctica. Nos referimos a nociones básicas como la interpretación de los fenómenos naturales o el conocimiento íntegro del litoral. Este último, fue uno de los factores que más influyó en el momento de llevar a cabo una singladura de cabotaje, ya que el navegante se valía de los diferentes accidentes costeros que presentaban alguna peculiaridad, no solo para mantener la ruta y orientarse sino también para identificar posibles peligros como pueden ser escollos o bancos de

arena. Gracias a estos hitos costeros, el navegante puede repetir la ruta, ya que llega a memorizarlos en orden secuencial lo que le permite fácilmente su reconocimiento e identificar franjas costeras ya transitadas. Conforme se asientan las rutas, se reiteran e intensifican estos viajes, estos marcadores naturales llegaban a ser sacralizados a divinidades marítimas, a las que los navegantes rendían culto y celebraban rituales en su honor, en agradecimiento por la buena singladura o implorando protección para la próxima.

Un ejemplo de ello lo tenemos documentado en el ámbito de la Bahía de Cádiz, hecho que no nos debe resultar extraño, dada la trascendencia de los gaditanos como pueblo de marinos, y de su famoso puerto, instaurándose esta gran rada como uno de los fondeaderos principales en las rutas del Atlántico, desde época fenicia. En concreto, nos referimos a la isla dedicada a la diosa *Venus Marina* que citan las fuentes clásicas.

En la tradición historiográfica local, este teóforo siempre ha suscitado cierto interés entre los investigadores, publicándose artículos e incluso trabajos monográficos en los que prevalece, entre otros aspectos, la obsesión, por parte estos, en localizar el famoso santuario oracular que albergaba dicha isla. Estos trabajos, en su mayoría, suelen estar motivados, en cierto modo, por las noticias literarias, y sobre todo por los hallazgos arqueológicos, que evidencian una clara funcionalidad cultural. Es por ello, que surge una amplia variedad de propuestas sobre la posible localización del santuario, generando auténticos debates y posturas encontradas. Las propuestas más habituales son las que apuntan a la localización del templo en la Punta del Nao en la Caleta (Aubet, 2009; Ferrer, 2001: 210; Frutos y Muñoz, 2008; Mederos, 2009: 193; Padilla, 2014: 23; Rodríguez, 2008), en la Torre Tavira (Corzo, 1980; Padilla, 2014: 23; Pérez, 1990; Ramírez, 1982), en la Santa Cueva, hipótesis propuesta por la profesora Inmaculada Pérez (Rodríguez, 2004), e incluso en los bajos rocosos que dominan toda la entrada a la Bahía, El Bajo de la Galera y el Diamante (Mateos, 2006).

En este trabajo pretendemos dar una visión mucho más amplia, y a la vez más simple y práctica, de lo que verdaderamente suponía en la Antigüedad un referente sagrado; analizando su funcionalidad desde una perspectiva náutica. En contraposición a la insistencia de los investigadores por rastrear la localización de los espacios sagrados en la geografía actual.

Para ello, partimos de una hipótesis de trabajo sustentada en las noticias literarias y en la propia necesidad del navegante mientras transita la zona. Dicha propuesta se basa en la consideración de la utilidad náutica de este hito geográfico en sí mismo, como demarcación costera consagrada. De este modo, analizamos su uso como marcador para la navegación y su relevancia en la propia navegabilidad en el ámbito de la Bahía, pues, tal y como afirma nuestro estimado compañero Felipe Cerezo (2018): *“la importancia y valor de una costa radica en su mayor o menor utilidad náutica”*.

De este modo, analizamos las particularidades morfológicas de la isla, y a su vez, la relacionamos con el resto de referentes sacros, que citan los autores clásicos, como parte del mismo sistema de señalización costera que localizamos en la Bahía de Cádiz.

2. Proceso de sacralización de los hitos costeros

La consagración de un accidente costero constituye el paso final de un proceso previo (Ferrer, 2002: 189), en el que el navegante, sujeto a los condicionantes oceanográficos, meteorológicos y características de la costa, establece un sistema de señalización, haciendo uso del litoral, para apoyar y facilitar la navegación de cabotaje, como citamos en los párrafos introductorios. Este sistema, básicamente, consiste en la identificación de diferentes hitos; normalmente elementos conspicuos, los cuales, en cierto modo destacan en el horizonte gris que se aprecia en lontananza desde el mar (Arnaud, 2005). El buen piloto, memoriza estos elementos con el fin de crear mapas mentales a través de los cuales, es capaz de recrear la ruta en sucesivas ocasiones (Corré, 2015; Ruiz de Arbulo, 1999). Este proceso se produce por medio del reconocimiento de estos hitos, asimilados en orden secuencial, a modo de itinerario, permitiendo reconocer las secciones costeras ya navegadas (Guerrero, 2006; Iglesias, 2012: 119; Murrieta *et al.*, 2011). En este sentido, un referente sagrado responde, en su esencia, a un mecanismo de orientación, producto de la continua frecuentación de ese accidente o franja litoral. Sin embargo, tal y como indica su propio nombre, también satisface las necesidades religiosas o espirituales del navegante para con la divinidad; vínculo que se materializaba con la celebración de rituales y sacrificios en su honor (Romero, 2000).

La consagración de un referente natural no resulta un proceso arbitrario ni aleatorio, pues los marinos tienden a sacralizar hitos que disponen de una estratégica ubicación o determinada peculiaridad, además de ser totalmente visibles desde el mar. Normalmente eran hitos de cierta monumentalidad y puntos importantes dentro de ese mapa mental como podían ser: montañas cercas del litoral, promontorios costeros, islas, penínsulas, cabos pronunciados o estrechos. Por otra parte, estos hitos sagrados, además de desempeñar un papel en el mundo cultural, cumplían diversas funciones, tales como ayudar a mantener el rumbo y la orientación, balizan accesos a puertos, bahías o ríos, indican puntos de aprovisionamiento o refugio, y además podían llegar a señalar peligros (Arnaud, 2005; Delgado, 2001). Como podemos comprobar, la utilidad náutica de estos elementos resulta más que evidente.

Además de las características fisionómicas, estos enclaves consagrados reunían ciertas cualidades místicas o simbólicas, pues podían estar localizados en zonas fronterizas (Ruiz de Arbulo, 1999: 18). Una prueba fehaciente de ello lo tenemos en el cercano Estrecho de Gibraltar. En este estrecho, tradicionalmente asociado al dios *Hercules*, se localizan las famosas Columnas de Hércules representadas por hitos localizados en ambas orillas; y además constituía, en el mundo antiguo, los confines del mundo conocido *-oikuméne-* (Gutiérrez *et al.*, 2010; Jiménez, 2011: 434).

En los inicios de este proceso de sacralización, los ritos religiosos no precisaban de una estancia o construcción erigida *ex professo*, sino que se desarrollaban desde la propia embarcación a través de toda una serie de rituales (Delgado, 2001: 31), manteniendo, de este modo, ese carácter de referente natural sagrado, exento de la intervención del hombre en el paisaje. Como podemos observar en las fuentes, son muchas las referencias a estos hitos naturales consagrados; empezando por el referente que estudiamos a continuación, *Insula Veneris Marinae* (Avieno, *O.M.*, Vv. 315-318), seguido de otros ejemplos cercanos de la costa del mediodía peninsular como: *Insula Sacrata Noctiluca* (Avieno, *O.M.*, Vv. 425-431), *Insula Luna* (Avieno, *O.M.*, Vv. 366-368), *Iugum Sacrum Dea Inferna* (Avieno, *O.M.*, Vv. 243-244) o *Promunturium Iunonis* (Plin. *H.M.* 3,7).

Como podemos comprobar, el conocimiento de este sistema de señalización, así como los puntos sagrados y el comportamiento de los fenómenos

meteomarítimos, constituyen lo que se denomina "Paisaje Cognitivo" (Vaz Freire, 2014: 153; Westerdahl, 2005), uno de los componentes que forman parte del concepto ideado por Christer Westerdahl (1992) llamado "Paisaje Cultural Marítimo". Estos conocimientos son fruto de la experiencia acumulada, y son transmitidos entre generaciones y comunidades marítimas, poniendo de manifiesto la relación del hombre con el mar, cómo lo conoce y cómo se apropia de él.

3. Utilidad náutica de la isla consagrada a la diosa del mar

3.1. Breves notas sobre la paleotopografía gaditana

Para la navegación de cabotaje, como ya hemos visto, el conocimiento de la costa por parte del piloto resulta fundamental, ya que juega un doble papel. El litoral presenta tramos en los que su navegación puede entrañar cierto peligro, ante la presencia de bajos rocosos o altos fondos arenosos; o por el contrario, gracias a su morfología dispone de determinados espacios idóneos para el fondeo y resguardo. Sin embargo, a su vez, la costa también actúa como elemento de orientación. Es por ello que para estudiar la utilidad náutica de un paisaje marítimo concreto en la Antigüedad, es necesario considerar el carácter cambiante y dinámico del litoral, idea que cada vez va adquiriendo mayor peso en estudios centrados en la navegación antigua.

El paisaje marítimo, a lo largo de los siglos, ha ido experimentando profundos cambios, pues el paisaje de la bahía que podría percibir un navegante romano no resultaría el mismo que podemos apreciar en la actualidad. Es por ello, que presentamos, a continuación, unas breves notas sobre la configuración del paisaje antiguo de la Bahía Cádiz en base a los últimos estudios geoarqueológicos.

En efecto, el litoral de la Bahía de Cádiz ha sufrido grandes transformaciones, desde la llegada de los fenicios a nuestras orillas hasta la actualidad; modificaciones que están sujetas a la propia dinámica natural y a la acción del hombre en el medio. Estas transformaciones, en determinados casos, se documentan en períodos concretos, pueden llevar al desuso o aparición de nuevos marcadores litorales. Por tanto, podría darse cierta periodización en cuanto al uso de determinados hitos. Una prueba de ello la tenemos en la desembocadura

del Guadalete. Este curso fluvial, antes de que en el siglo I a.C. se produjera la supuesta ruptura artificial de la barra de Valdelagrana, la cual constituiría la nueva y actual desembocadura por el Puerto de Santa María; desaguaba, aproximadamente, por donde hoy lo hace el Río San Pedro, su cauce natural (Alonso *et al.*, 2014; López y Pérez, 2012 y 2013). En este sentido, los referentes, de menor o mayor entidad, que utilizarían las embarcaciones para remontar la desembocadura originaria, posiblemente dejaron de usarse en favor de otros elementos que ayudaran al acceso por la nueva bocana. Con este ejemplo queremos enfatizar la importancia de estudiar el paisaje marítimo en la Antigüedad y cómo este influye en la navegabilidad de una determinada zona.

Aunque el estudio paleotopográfico se viene desarrollando desde comienzos del s. XX, con aportaciones de investigadores de la talla de García y Bellido, César Pemán o Juan Gávala; son los trabajos realizados ya en el siglo XXI los que cuentan con novedosos resultados, gracias a la aplicación de métodos más rigurosos y científicos ofrecidos por la geoarqueología, los que han aportado grandes avances en la investigación (Alonso *et al.*, 2009; Arteaga *et al.*, 2002 y 2008; Gracia *et al.*, 2012).

En los primeros estudios paleotopográficos, la tendencia por parte de los investigadores era identificar dos islas citadas por las fuentes, *Erytheia* y *Kotinoussa* (San Fernando y Cádiz), que dominaban la antigua Bahía (García y Bellido, 1951 y 1964; César Pemán, 1931; Juan Gávala, 1992), mucho más amplia que la actual (Figura 1).

Sin embargo, esta hipótesis quedó obsoleta tras el descubrimiento, por parte de Ponce Cordones (1985), del famoso canal Bahía-Caleta. Caño, en sentido E-O, que dividía la capital gaditana en dos partes (Figura 2), y que fue documentado gracias a diversos indicadores arqueológicos y a referencias literarias sobre la ciudad gaditana, esto indujo a Ponce a una reinterpretación de los textos estrabonianos. Con el descubrimiento del canal, se ampliaba el número de islas que conformaban el antiguo archipiélago, ya que, a través del canal, se configuraba una pequeña isla al norte y otra, de mayor dimensión y alargada, al sur (Corzo, 1980; Fierro, 1993: 33; Ponce Cordones, 1976). El trazado de dicho canal, el cual aún podemos apreciar en la actual playa de la Caleta balizado por los dos brazos rocosos y extremos de las antiguas islas, se encuentra hoy en día documentado gracias a los sondeos geotécnicos llevados a cabo por el profe-

sor Arteaga y su interdisciplinar equipo de expertos de la Universidad de Bremen (Arteaga *et al.*, 2001; Arteaga y Roos, 2002). Entre las diversas conclusiones que se derivan de este pormenorizado estudio, dicho canal se encontraría cegado ya en época fenicia, por la zona que ocupa actualmente el barrio de la Viña. Sin embargo, los recientes hallazgos acaecidos tras los estudios estratigráficos de una serie de sondeos realizados en el edificio de Valcárcel, por un equipo de profesionales liderado por el profesor Bernal, ponen de manifiesto un canal mareal abierto todavía para época romana, en el que la actividad portuaria resultaría bastante intensa. En este sentido, estos últimos indicios corroborarían las noticias transmitidas por los autores grecolatinos, es decir, un paisaje claramente insular.

De esta forma, partiendo de los nuevos hallazgos arqueológicos, como el caso del solar del Cine Cómico en la gaditana calle de San Miguel que permite documentar la fase más antigua del asentamiento fenicio (Gener *et al.*, 2014), y de una relectura de las fuentes literarias, se confirman las hipótesis que tendían a identificar la isla pequeña al norte del canal con *Erytheia*, la isla de *Venus Marina* o de *Aphrodisias* (Arteaga *et al.*, 2008; Aubet, 2009; Corzo, 1980; Fierro, 1993; Lomas, 2011; Mederos, 2009; Padilla, 2014; Ramírez, 1982). Forjándose, de esta forma, una de las tesis de mayor arraigo en la historiografía local.

En lo referente al resto del archipiélago, que parece haber generado menos opiniones encontradas, los investigadores apuntan a la identificación de la isla alargada, antes citada, con la *Cotinusa* de Avieno -*Kotinoussa*- (Aubet, 2009; Ramírez, 1982). Su extensión, al menos en época romana, parece haber ocupado desde la Punta del Sur, donde se asienta el Castillo San Sebastián, hasta aproximadamente, la Punta del Boquerón (Alonso *et al.*, 2009), justamente en la misma bocana del caño de Sancti Petri. Delimitación que difiere de la hipótesis de Fierro (1993), la cual defendía la posible existencia de otro canal perpendicular al canal Bahía-Caleta, que comunicaba dicho cauce con la costa exterior por la zona actual de Puerto Chico, dando lugar a otra isla más. Y por último, la tercera isla, que, a pesar de no disponer de una nomenclatura concreta determinada por las fuentes, como en los casos anteriores, la tradición historiográfica la ha identificado con la *Antípolis* citada por Estrabón; que ocuparía la actual isla de San Fernando (Abad y Corzo, 2017; Caro, 1990; Corzo, 1980;

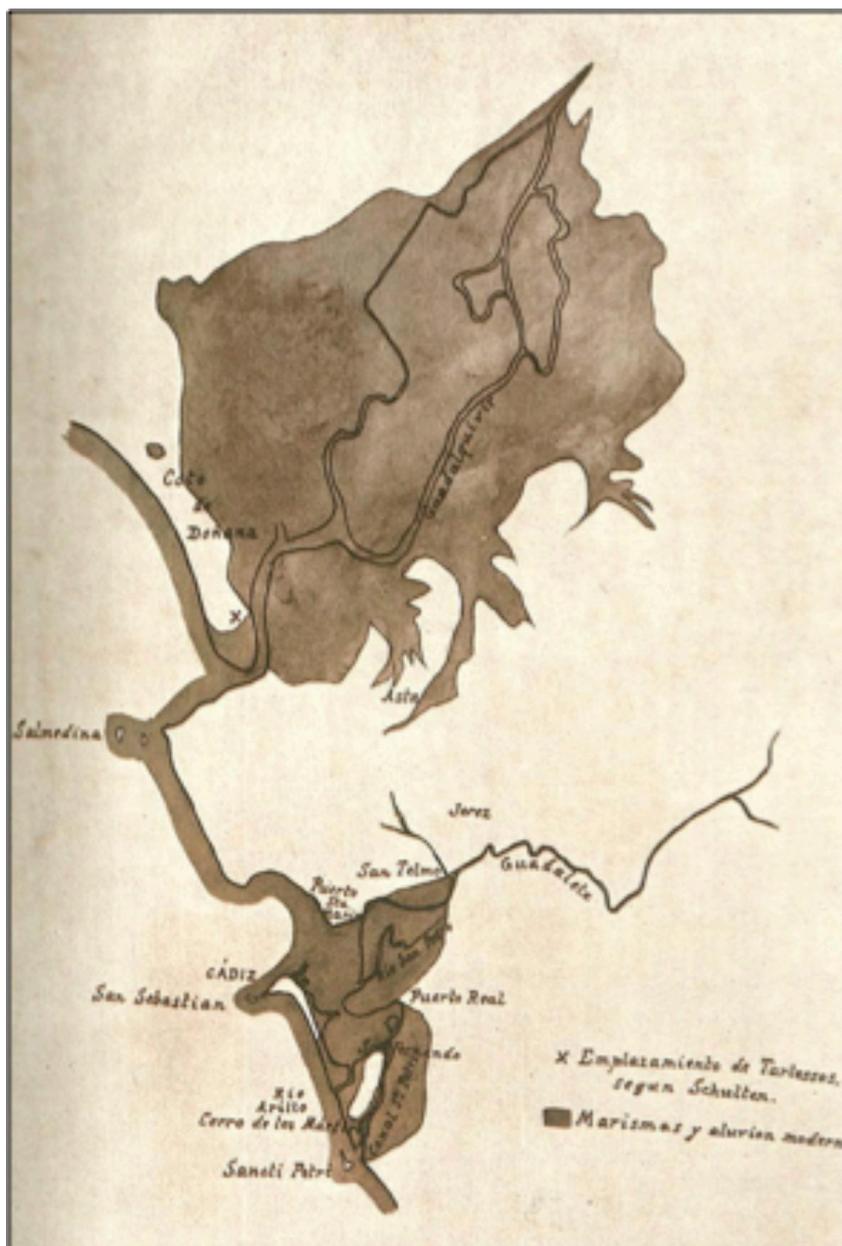


Figura 1. Reconstrucción paleotopográfica según César Pemán (1931, lámina I).

García y Bellido, 1945; Mateos, 2006).

3.2. Consagración de la isla de Erytheia

La primera evidencia directa que atestigua la consagración de la isla menor del archipiélago gaditano la encontramos en la obra de Rufo Festo Avieno, poeta latino del s. IV d. C, titulada *Ora Marítima*, fundamentada en las noticias de un periplo masaliota del s. VI a .C (González, 2005: 41). En ella, tras describir el paisaje de la Bahía de Cádiz, cita las siguientes líneas:

"...por donde se da el ocaso del día, hay una isla consagrada a Venus del Mar, y en la misma un templo de Venus, una ermita en roca viva y un oráculo." Avieno (O.M, Vv. 315-317).

Claramente en este fragmento, Avieno expresa, de forma directa, la advocación de un hito costero a una diosa cuyo epíteto claramente evidencia una estrecha relación con el mar y, por consiguiente, con la navegación, cita a la *Venus del Mar*. Si atendemos a la localización de la misma, Avieno indica que se encuentra situada a occidente, por lo que

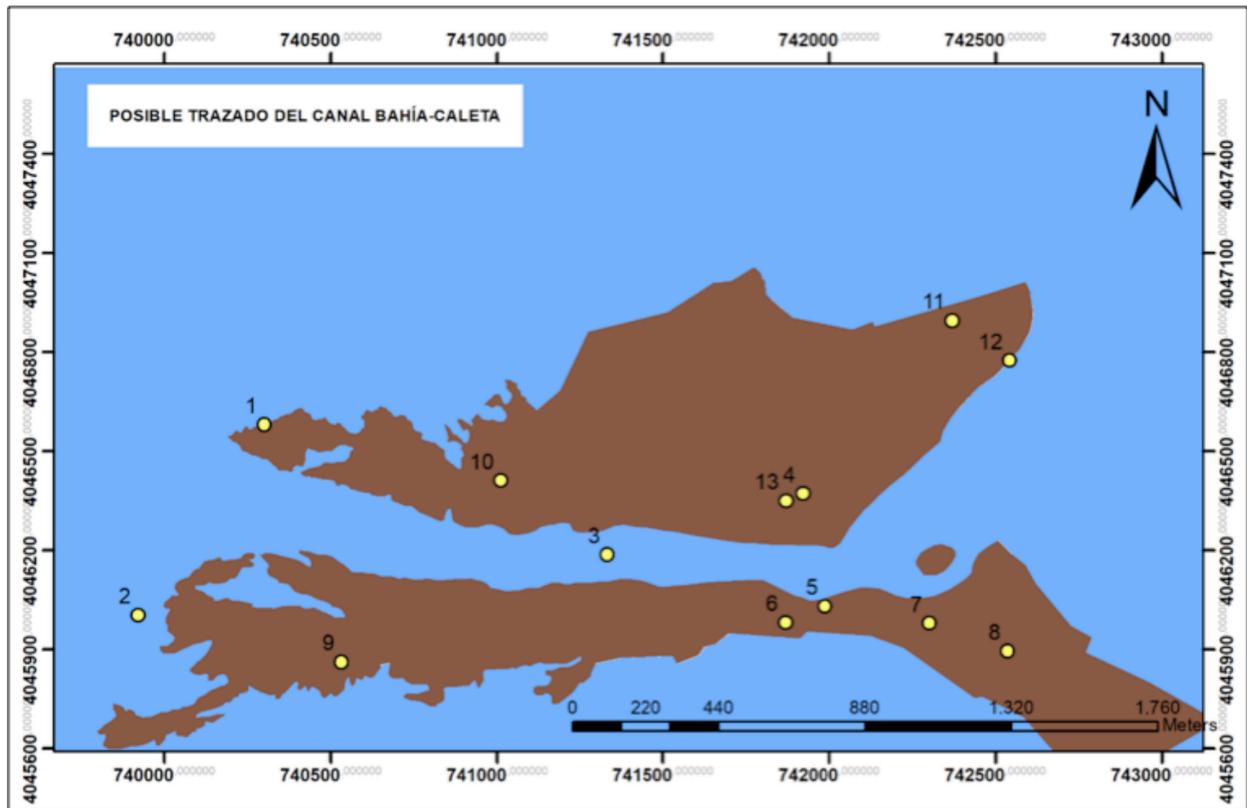


Figura 2. Recreación del trazado del canal Bahía-Caleta (a partir del original de Arteaga *et al.*, 2001: 412, fig. 2). 1. Punta del Nao, 2. Punta del Sur, 3. Valcárcel, 4. Cine Cómic, 5. Puerto Chico, 6. Frente de Vendaval, 7. Barrio del Pópulo, 8. Barrio de Santa María, 9. Castillo de San Sebastián, 10. Castillo de Santa Catalina, 11. Baluarte de San Felipe, 12. Puerto Piojo, 13. Torre Tavira.

para intentar situarla debemos tener en consideración varios aspectos. En primer lugar, debemos tener en cuenta el error en cuanto a la orientación que en numerosas ocasiones aparece en los textos de los autores antiguos. Esta confusión ha sido asociada, según apunta García y Bellido (1951), debido a la variación en cuanto a la posición del sol en el alba y en el ocaso, durante los meses de primavera y verano, meses en los que, recordemos se establecía el *Mare Apertum*, es decir, el período en el que se producía la mayor parte de las navegaciones (González y Medina, 2012). De este modo y considerando la distribución del archipiélago que en las líneas anteriores citamos, la isla dedicada a Venus que nos indica Avieno correspondería con Erytheia, en la cual, según apunta, se halla un santuario dedicado a la misma diosa.

Además de Avieno, Plinio, ya en el s. I d.C, aludía también a cierta isla sagrada, en el entorno de la Bahía, tras describir a *Kotinoussa*; pero como veremos, aparentemente no alude a la misma deidad:

“...hay otra isla de 1000 pasos de largo y otros 1000 de ancho, en la que en su tiempo estuvo la población de Gades. Éforo y Filístides la llaman Eritea, Timeo y Sileno Afrodisiade, los naturales de la zona la denominan Isla de Juno.” Plinio (4.36).

En esta ocasión, Plinio nos ofrece información relativa a las características físicas de la isla en cuestión. Alude a una isla de reducidas dimensiones contando con una anchura y largura de 1000 pasos, lo cual equivale a unos 740 m aproximadamente, ya que un paso *-gradus-* equivale a 2.5 pies, que a su vez son 0.74 m (Pachón y Manzano, 2002: 10). A continuación, el autor, basándose en fuentes previas fechadas en los siglos III y IV a.C., cita las diversas nomenclaturas por las que era conocida la isla. Plinio afirma que fue llamada Eritea, la que albergaba el antiguo núcleo poblacional, pero, a su vez, se la denominaba también *Afrodisiade* e *Isla de Juno*. Claramente, parece identificar estos tres topónimos con una misma unidad geográfica, la

isla pequeña al norte del canal.

En lo referente a la nomenclatura de carácter religioso, podemos observar, que ambos aluden a divinidades del panteón griego y latino, por lo que confirma nuevamente la sacralización de este hito. Pero en esta ocasión el vínculo con el mar no viene dado únicamente por el epíteto de la divinidad, como en el caso de Avieno, sino, como veremos, por la propia advocación y atributos de la diosa Afrodita, pues recordemos que se trata de la diosa de la navegación en la mitología griega.

Tras la revisión de las referencias literarias, las cuales se caracterizan por su parquedad, podemos concluir, que durante la Antigüedad existieron cuatro topónimos distintos para referirse a un mismo hito; y dado el carácter de los mismos, dicho hito se encontraba claramente consagrado a una diosa marina.

A parte de las fuentes literarias, el registro arqueológico documentado en el entorno de esta isla, también parece confirmar dicha sacralización. Nos referimos a la colección de piezas cerámicas de gran variedad tipológica y cronológica aparecidas, en contexto subacuático en el entorno de la Punta del Nao, conformada mayoritariamente por anforillas votivas, pebeteros, figuras de terracota con rasgos orientalizantes, ruedas decoradas que responden a carros votivos (*Currus Navalis*), prótomos masculinos bargados y con rasgos negroides y figurillas femeninas que representan a sacerdotisas (Abad y Corzo, 2017; Corzo, 1999; Ferrer, 2001: 110 y 2002: 196; Muñoz, 1991; Pérez, 1990; Ramírez, 1982; Rodríguez, 2008: 24). A dicho elenco se une el conjunto de piezas documentadas, en las últimas intervenciones arqueológicas entre los años 2008 y 2011, en diferentes zonas adyacentes a esta punta como son: la Laja de Herrera, Laja Cepeda y el Bajo del Chapitel (Sáez e Higuera, 2016a, 2016b y 2016c). La hipótesis más consensuada sobre la funcionalidad de estos objetos es interpretarlos como restos votivos ofrendados a una divinidad marina (Ferrer, 2001 y 2002; Rodríguez, 2008), cuya cronología, muy antigua y variada, se sitúa en torno a los siglos VII al III o II a.C (Corzo, 1999; Ferrer, 2001; Frutos y Muñoz, 2008; Pérez, 1990).

Teniendo en cuenta las referencias clásicas, las evidencias arqueológicas y su cronología, unido a estudios basados en el sincretismo de las antiguas religiones politeístas del ámbito del Mediterráneo, es posible determinar una clara identificación de la diosa *Afrodita*, patrona de los navegantes, con

la Venus *Anaydomene* -la latina *Venus Marina*- (Pe-mán, 1931: 113; Corzo, 1999). No obstante, la cronología de los hallazgos arqueológicos, como hemos visto, ponen de manifiesto la práctica de un culto más antiguo. Es por ello que la mayoría de los investigadores han propuesto un culto marítimo desde época arcaica, vinculado a la diosa semita de similares atributos, la *Astarté* fenicia (Ramírez, 1982). Divinidad a la que se le rendía culto desde los primeros momentos en los que se sacralizó la isla, fruto de la frecuentación del lugar por navegantes fenicios.

Sin embargo, Plinio, también nos indica, que los autóctonos hacen llamar a la isla "*de Juno*". A partir de este teóforo se ha podido determinar la correspondencia de la diosa romana *Juno* con la *Hera* griega y, por tanto, con la *Tanit* púnica, sobre la que también gira cierto vínculo con el mar y la navegación (Delgado, 2001). De esta forma se intuye una doble advocación desde época arcaica para un mismo hito, a juzgar por las evidencias estudiadas, de claro vínculo con el mar y de gran peso dentro de la religiosidad de los navegantes.

De este modo, dado que la cultura marítima de los romanos es una clara herencia de los pueblos marítimos del Mediterráneo oriental (Guzmán, 2018); junto a la reiterada alusión, por parte de las fuentes, a una diosa latina con advocación marina, todo parece apuntar a una posible reutilización de los marinos romanos de *Erytheia* como referente sacro, del mismo modo que lo fue para los navegantes fenicios y púnicos. A juzgar por las referencias de Avieno, parece existir cierta continuidad toponímica, por lo que la consagración pudo haber perdurado hasta época romana. Sin embargo, hasta la actualidad no se han documentado restos arqueológicos que evidencien el culto en época romana, del mismo modo que para época arcaica, como se ha registrado en el entorno de la Caleta.

3.3. Características físicas de la isla

Tras haber analizado las fuentes que nos llevan a confirmar la consagración de una isla del archipiélago gaditano, la siguiente cuestión que nos planteamos es, por qué esta isla adquiere un papel relevante en la navegación gaditana, de la cual deriva su sacralización. Para intentar solventar estas preguntas vamos a analizar las diferentes características topográficas y fisionómicas de la isla, a partir de las escasas evidencias arqueológicas y geoarqueológicas que disponemos, estudiando su

utilidad desde una perspectiva náutica.

Verdaderamente esta isla, si la analizamos en relación al archipiélago y a la Bahía en general, goza de una localización geoestratégica incuestionable. Atendiendo a su ubicación, baliza el acceso tradicional de la Bahía, entre Rota y la ciudad de Cádiz, tanto si el navegante se aproxima desde el norte, como si proceden de la costa norteafricana o del Mediterráneo. La isla como tal, sería el último hito que se divisaría antes de acceder al fondeadero amplio y seguro que constituye la Bahía de Cádiz, en donde sus aguas son más apacibles, a diferencia de lo que sucede en la costa exterior, y a la vez proporciona refugio de los vientos.

Por otro lado, es bien sabido, que para los navegantes no todas las costas favorecen en la misma medida la navegación. Estos, intentaban evitar, por todos los medios, aquellas que se caracterizan por ser planas y bajas, pues constituían verdaderas trampas (Arnaud, 2005; Pomey, 1997; Rougé, 1975) al ser poco visibles desde el mar. Por otra parte, si contemplamos la topografía actual de lo que antaño constituyó la isla, esta no parece ser uno de esos casos. El sector del casco histórico de la ciudad que ocuparía *Erytheia* cuenta con ciertos desniveles en donde es posible distinguir zonas con cotas más altas, documentadas en la parte central y noroeste, y áreas muy bajas que corresponderían con la orilla septentrional del antiguo canal.

Estos desniveles se pueden apreciar en la actualidad en la acusada pendiente, en algunas ocasiones, de las vías urbanas de Cádiz, como las calles Alcalá Galiano, José de Dios o Fernández Shaw, que buzan hacia el suroeste, e incluso la calle Sacramento que también desciende hacia el sureste. Todas ellas parten de un mismo punto, concretamente un altozano donde hoy se encuentra la célebre Torre Tavira, punto más alto de la ciudad moderna, localizado a 14 m.s.n.m. Si atendemos a la secuencia estratigráfica del yacimiento del Teatro Cómico, solar excavado en el año 2006, colindante al Palacio de Recaño donde se sitúa la citada torre, podemos documentar los niveles de ocupación romana, que amortiza antiguos restos fenicios, a una cota de 9,29 m. s. n. m (Gener *et al.*, 2014: 16). Por lo tanto, se registra una altura de unos 9 m, que en cierto modo, destacaría en el paisaje, coronando la pendiente que buza hacia el canal. De este modo, este pequeño cerro sería fácilmente divisado por las naves que accedían a la Bahía por la bocana principal desde el norte, y a la vez señalaría el

acceso al puerto interior, dada su proximidad (Figura 3). Los desniveles, anteriormente citados, se pueden apreciar perfectamente en las vistas y grabados de la ciudad fechados en el s. XVI, en los que se representa la topografía de la ciudad. Un claro ejemplo de ello resulta la vista de la ciudad más antigua que se conserva, fechada en 1513. En la imagen, localizada en el Archivo General de Simancas (A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, M. P. D. XXV- 47), podemos percibir el desnivel que parte de la zona más baja que ocuparía el antiguo trazado del caño Bahía-Caleta.

La cota que documentábamos en la Torre Tavira parece mantenerse hasta alcanzar la costa noroeste, constituyendo un perfil costero de cierta altitud, que hoy en día se encuentra camuflado por las murallas defensivas de época moderna. Desconocemos, en esta ocasión, la cota de uso para época romana (cota actual de 9 o 10 m. s. n. m). Pero lo que sí podemos descartar es la existencia de una costa baja y plana en este sector, por lo que podría ser divisado fácilmente en días claros, sobre todo para las naves que alcanzaban el puerto de Cádiz desde la ruta septentrional.

Esta isla, también cuenta con enclaves que entrañan cierta peculiaridad y a la vez peligrosidad, como es la anteriormente citada Punta del Nao. Este espolón rocoso que se proyecta hacia el occidente, y emerge casi en su totalidad únicamente en bajamar, parece que también ha sufrido grandes modificaciones, en cuanto a su morfología, desde época romana. Dicha transformación se deriva, en primer lugar, de la propia dinámica oceánica que azota y erosiona toda la costa exterior de la ciudad. A este proceso natural, se le suma la intervención del hombre en el medio, pues, esta punta, entre otros usos, ha suministrado material de construcción para las edificaciones de la ciudad antigua, hasta al menos época visigoda, siendo explotada como cantera (Pérez, 1990; Sáez e Higuera, 2016a, 2016b). Estos procesos nos lleva a pensar que, posiblemente la entidad y dimensión de esta punta ha ido mermando con los siglos, pudiendo haber sido más escarpada, peligrosa y mucho más visible en época romana que en la actualidad.

Por otro lado, a raíz de los hallazgos arqueológicos localizados en sus inmediaciones, parece confirmarse, no solo su carácter sacro, sino también su utilidad náutica. Si recordamos cómo se articulaba el paisaje marítimo, esta punta, por su situación, actúa como doble balizamiento. En primer lugar, si una embarcación, que navega de cabotaje,

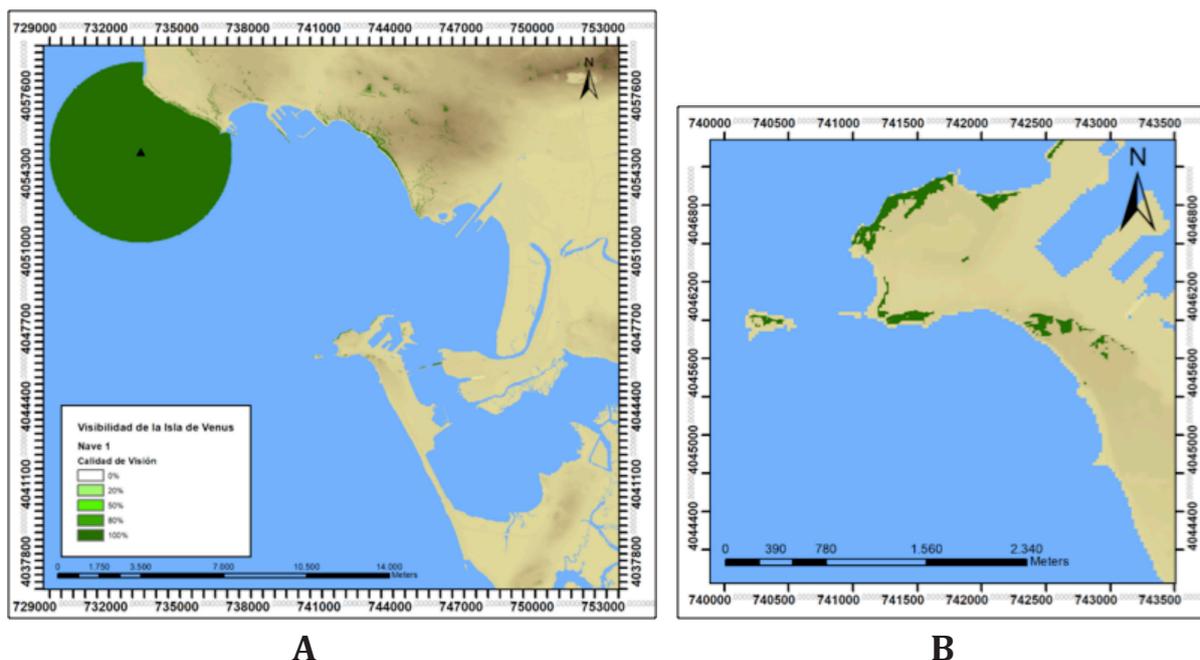


Figura 3. A) Cuenca visual de una nave que se aproxima a la bocana de la Bahía desde el norte. Estudio realizado con Arcmap 10.5 a partir de la herramienta de análisis de “Visibilidad Difusa” (Cerezo, 2016) sobre un modelo digital del terreno actual. B) Imagen de detalle en donde podemos apreciar la visión de todo el frente costero noroeste de la antigua isla.

se aproxima desde la costa de Chipiona, puede divisar la bocana de la Bahía entre Rota y esta punta. Y en segundo lugar, esta punta señalaría también la entrada al puerto exterior de la Caleta.

Para este último supuesto, esta punta perdería ese carácter señalizador en el caso de que la nave proceda desde el sur; ya que, de este modo, el navegante podría divisar antes la Punta del Sur, mucho más prolongada y proyectada hacia el oeste que la Punta del Nao. Además, para estos momentos tendría mayor volumen y, por consiguiente, se percibiría mejor, así como todo el frente del Vendaval (Figura 4). No obstante, una vez alcanzada la bocana al puerto exterior, la Punta del Nao sí que balizaría al marino la entrada a la Bahía bordeando toda la isla.

En torno a esta punta giran ciertas hipótesis, todavía en estado embrionario, las cuales comienzan a debatirse entre los especialistas en la materia. La naturaleza de los hallazgos arqueológicos, en general, entre dicha punta y los bajos noroeste (Figura 5), parecen indicar un claro tránsito marítimo por toda la zona. Argumento totalmente aceptado, al encontrarse el puerto en las cercanías, y constituir un punto de trasiego para el acceso al

interior de la Bahía. No obstante, si observamos la fisonomía rocosa de estos bajos, algunos a muy poca profundidad, y su disposición, no invita a pensar en una zona de trasiego hacia la Bahía por la peligrosidad que podría presentar, e incluso en la actualidad. Esta vía de entrada, una de los cuatro accesos, hoy es conocida como el Canal del Sur, el cual aparece reflejado en la cartografía náutica a partir del s. XIX. Bajo nuestro punto de vista, el uso tardío de este canal, podría evidenciar el hecho de que estos bajos se han erosionado hasta el punto de haber ganado cierto calado, permitiendo con ello el tránsito por la zona. Sin embargo, a juzgar por los calados que se registran, este estaría restringido a un determinado tipo de naves.

De este modo, nos induce a pensar en la posible apariencia que presentarían estos escollos durante la época romana. Por su situación, totalmente expuestos a los ya mencionados agentes oceánicos, estos bajos posiblemente afloraban, del mismo modo que lo hace hoy el bajo de las Puercas en bajamar. Y por la disposición de todo este rosario de bajos, podrían haber configurado un espacio más o menos cerrado, idóneo para albergar un fondeadero, adyacente al puerto exterior (Alonso

et al., 2009; Sáez *et al.*, 2016b: 137) (Figura 5). En ese sentido, la supuesta prominencia de la punta, más que actuar como balizaje a la entrada del puerto y de la Bahía, marcaría también este hipotético fondeadero.

La trascendencia de este saliente para la navegación exterior es más que evidente, instaurándose como el punto más occidental de *Erytheia*, muy peligroso y a la vez visible. Es por ello que no resulta descabellado pensar que los navegantes lo establecieron como punto donde llevar a cabo sus rituales en favor a la diosa.

Otro punto característico de la isla, dada su morfología natural, podría ser la punta rocosa, donde hoy se encuentra edificado el Baluarte de San Felipe. Si bien es cierto que esta punta ha estado muy expuesta a continuas transformaciones a lo largo de la Edad Moderna-Contemporánea, con la construcción, en primer lugar, de la fortificación, y posteriormente por la construcción de un muelle, el denominado Puerto Piojo. Sin embargo, podemos tener una idea aproximada sobre su posible aspecto en la Antigüedad, o al menos previamente a las grandes transformaciones, si contemplamos el grabado de Anton Van Den Wyngaerde fechado en 1567, localizado en la Biblioteca Nacional de Viena, en el que podemos apreciar un prolongado

saliente de naturaleza rocosa, que también se puede ver en la carta náutica del Brigadier Don Vicente Tofiño, fechada en 1789.

El papel relevante de este saliente, al menos para época moderna, como referente para la navegación, resulta más que evidente, si atendemos a la forma en la que es representado en la cartografía histórica del s. XVI. En ella podemos observar la sobredimensión de esta punta, la cual refleja la percepción de los navegantes sobre este hito. De constituir este punto un referente del litoral de *Erytheia*, orientado, evidentemente, hacia la Bahía, marcaría perfectamente la entrada al puerto interior (Figura 6).

Igualmente, para analizar también la funcionalidad de la isla como punto de referencia para la navegación en las costas gaditanas, es importante tener en cuenta la influencia de los fenómenos naturales, que a su vez determinan la visibilidad del litoral desde el mar. Esta capacidad se encuentra, en gran parte, supeditada, obviamente, por las características de la costa y por la opacidad atmosférica. Como hemos podido observar, la isla no destacaría por albergar una prominencia acentuada como sucede en otros casos de referentes insulares sacros, como el peñón de Salobreña, en Granada (Navas *et al.*, 2008: 161; Sánchez, 2017:

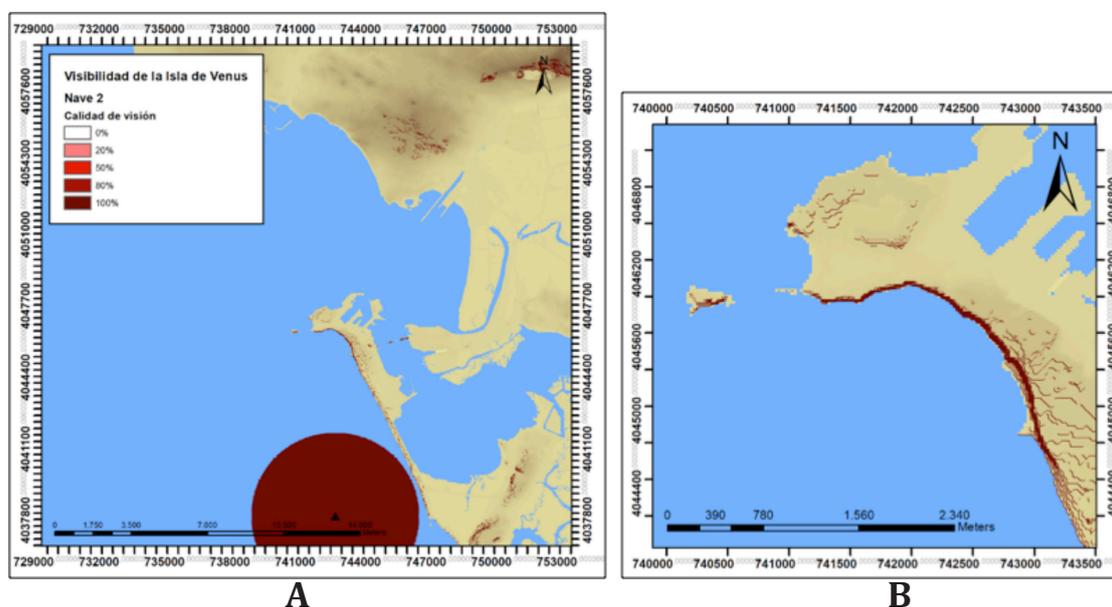


Figura 4. A) Cuenca visual de una nave que se aproxima a la bocana de la Bahía desde el sur. Estudio realizado con Arcmap 10.5 a partir de la herramienta de análisis de “Visibilidad Difusa” (Cerezo, 2016) sobre un MDT actual.

B) Imagen de detalle en donde se puede apreciar la visión de toda la franja costera del Vendaval y la Punta del Sur.

La isla sagrada de de Venus Marina. Un antiguo referente sacro para la navegación en la Bahía de Cádiz

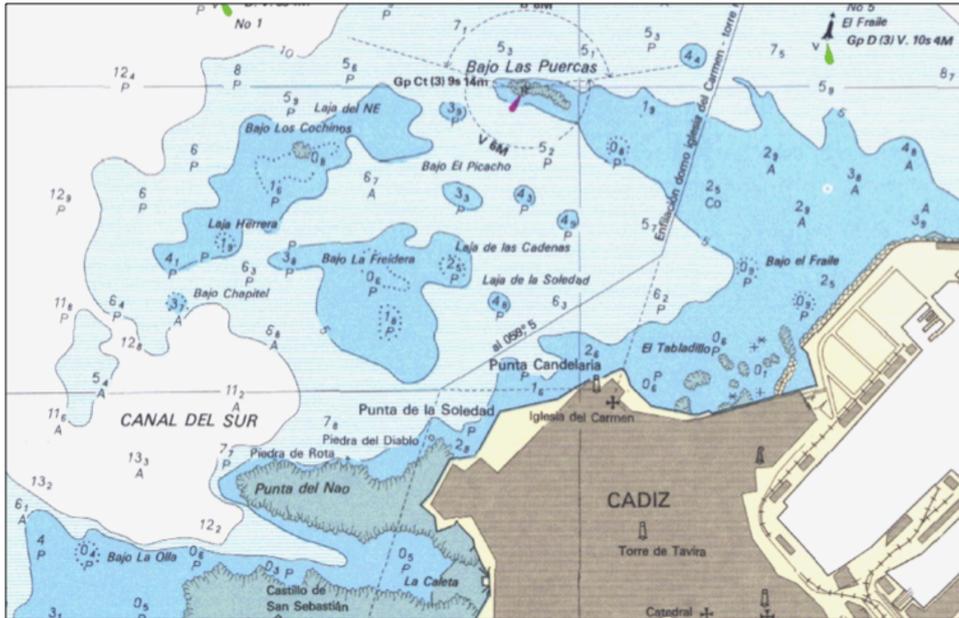


Figura 5. Ubicación de los bajos noroeste (<https://www.gifex.com/imagenes/OX0/2011-01-28-12891/Aproches-del-Puerto-de-Cadiz-zona-norte-1973.jpg>). Consulta 09/2019.

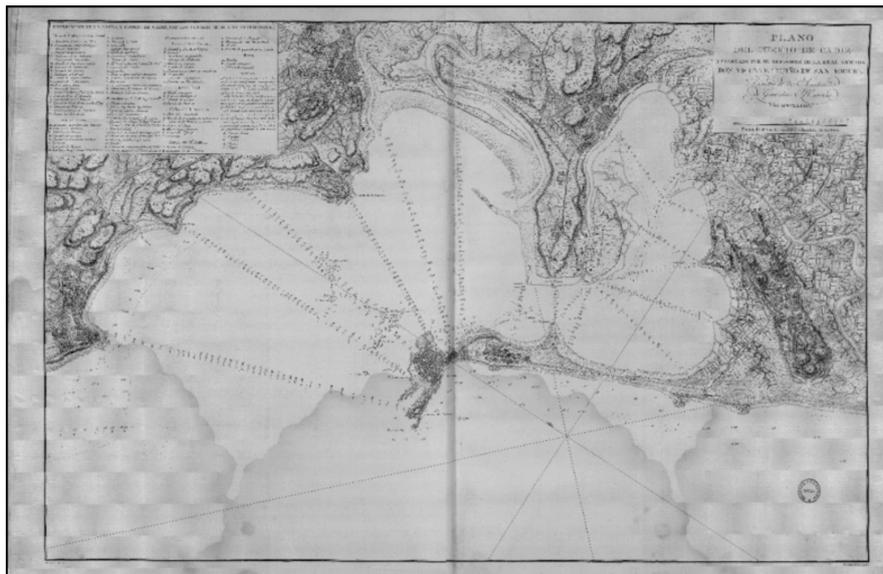


Figura 6. Plano de la bahía de Cádiz realizado por Vicente Tofiño (Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. RM. 23986).

228-229) o el Peñón de Gibraltar, en Cádiz (Gutiérrez *et al.*, 2012: 315). Ambos, antiguas islas y que hoy se encuentran anexionadas a la costa fruto de la colmatación. Estos, más que por la insularidad, destacan por ser promontorios monumentales que sobresalen en el perfil costero. De este modo, la relevancia de la isla de Venus Marina vendría por su posición geoestratégica más que

por su gran prominencia. Sin embargo, dada las condiciones atmosféricas más favorables durante el período estival -*Mare Apertum*-, la probabilidad de visibilidad y alcance de visión sería mayor que en las estaciones en las que se establece el *Mare Clausum*.

4. Otros referentes sacros en el entorno de la bahía

La trascendencia de la isla de Venus, como punto clave en el itinerario para acceder a la Bahía, queda claramente manifiesta. Sin embargo, las fuentes también nos describen otros enclaves, dentro del mismo marco geográfico, que también pudieron estar consagrados a divinidades marinas, dado que los autores grecolatinos citan la existencia de un santuario costero en sus inmediaciones. Concretamente nos referimos al Santuario de *Cronos* y el dedicado a *Hércules Gaditano* (Figura 7). Ambos podrían formar parte del mismo sistema de señalización costera, junto con la isla de Venus, orientados hacia el frente litoral exterior. Es por ello que, de forma concisa, vamos a analizar lo que las fuentes nos relatan sobre los mismos, además de considerar su utilidad náutica y establecer, a su vez, ciertas comparaciones entre ellos. Además de los mencionados, las fuentes literarias parecen aludir a la existencia de un enclave dedicado al héroe griego *Menestheo* (Str. 3.1.9); el cual, a juzgar por las noticias, se trataría de otro santuario oracular. Sin embargo, no hemos incluido este enclave dentro de nuestro estudio simplemente por la localización que la historiografía tiende a situarlo entre el Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera (Caro, 1990; Fierro, 1995; Jiménez, 1975). De este modo, si se tratase de un santuario con clara funcionalidad náutica, este se encontraría orienta-

do a la navegación interior de la Bahía.

El primer autor que nos habla sobre estos enclaves es Estrabón. En su celeberrima obra titulada *Geografía*, tras describir la isla de *Kotinoussa* en donde se erige la ciudad de Gades, describe lo siguiente:

“...La ciudad está emplazada en la zona oeste de la isla, y muy próximo a ella, en el extremo, está el santuario de Crono, junto a la isleta, el Heraclion se encuentra al otro lado, al este, por donde la isla se aproxima más al continente...” Estrabón (3. 5.3).

En el fragmento, además de mostrar nuevamente la confusión en la orientación, el autor, toma como punto de referencia la ciudad de *Gades* para localizar los santuarios. Ésta se localizaría aproximadamente en los barrios del Populo y de Santa María (Fierro, 1993, 1995; Lara, 2018) y cuya necrópolis se extiende por la zona actual de Extramuros. Si recordamos la antigua topografía de la isla, podremos organizar mejor la información que nos transmite Estrabón. El escritor amasio indica claramente, que en el extremo más occidental de la isla de *Kotinoussa* se encuentra el santuario de Cronos, donde en la actualidad se localiza el Castillo de San Sebastián (Abad y Corzo, 2017; Aubet, 2009; Ferrer Albelda, 2002; Frutos y Muñoz, 2008; Lomas, 2011; Padilla, 2014), teoría que parece es-

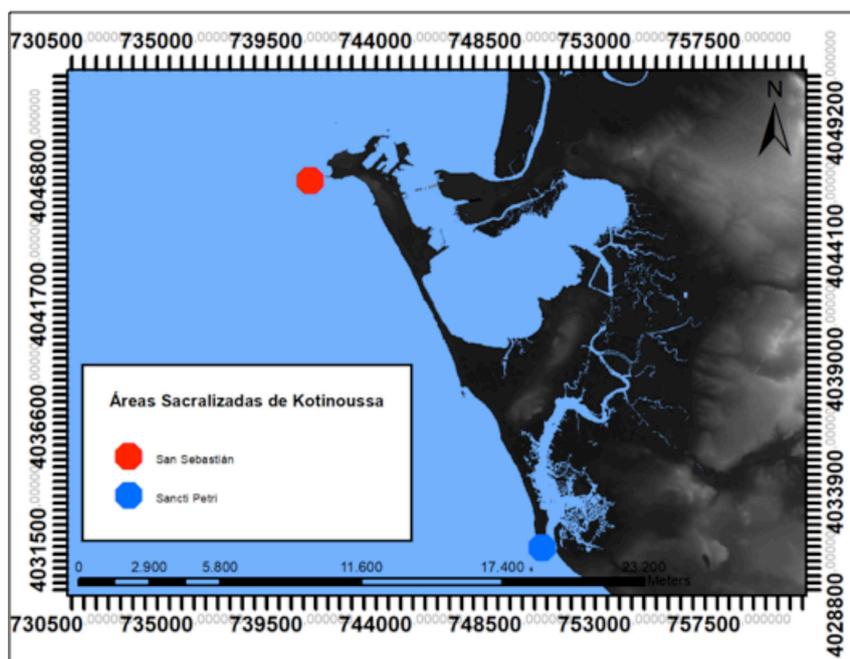


Figura 7. Localización de las áreas sacralizadas de la isla de *Kotinoussa*.

tar corroborada a tenor de los hallazgos realizados en las recientes intervenciones arqueológicas (Maya *et al.*, 2013). Mientras que en la punta más oriental estaba el templo dedicado a *Hercules*, identificando este enclave con el Islote de Sancti Petri (Corzo, 1999, 2005; García y Bellido, 1951; Jiménez, 1971), hipótesis bastante arraigada entre los investigadores, o también con la Punta del Boquerón (Frutos y Muñoz, 2008; Sáez, 2009; Sáez *et al.*, 2005).

Además de Estrabón, Pomponio Mela, autor del s. I d. C, autóctono de la región, hace también alusión a la isla de *Kotinoussa*, pero en este caso únicamente al santuario de Hércules, como podemos ver a continuación: "...y tiene en una punta una rica ciudad de este mismo nombre, en la otra el templo de Hércules Egipcio..." Mela (3. 6).

Una vez más, la localización del supuesto santuario se vincula al extremo meridional de esta alargada isla, como ya exponía Estrabón.

Tras identificar los enclaves en los que hipotéticamente se localizarían los santuarios, tenemos dudas sobre cuáles pudieron ser las razones reales por las que consagraron estos puntos. En la misma cita de Mela se describe la morfología litoral de la isla de *Kotinoussa* y apunta que se trata de una gran isla en la que se aprecian dos grandes salientes en la costa exterior, proyectándose hacia el mar. Claramente, Mela nos está indicando dos puntos importantes de la isla, puntos que, los investigadores, han identificado con San Sebastián y Punta del Boquerón, y en los que se situaban estos santuarios. Pero la ubicación de ambos no responde únicamente a ser salientes importantes de la gran isla, sino también a ser claras indicaciones náuticas.

Si estudiamos la topografía de *Kotinoussa*, esta se caracteriza por ser una isla bastante plana, carente de puntos destacados en su relieve, excepto las cotas más elevadas que se documentan en la zona donde se asentaría la ciudad romana y su necrópolis. Lo que verdaderamente destaca en esta alargada isla son sus extremos, los cuales analizando el entorno y las características de ambos, vemos claramente que ambos cobran especial importancia para la navegación, por lo que su sacralización está íntimamente relacionada por su papel como elemento de señalización.

En el caso del extremo más al sur, la Punta del Boquerón, representa el final de una flecha litoral, caracterizada por ser una costa plana y posiblemente difícil de percibir en días nubosos y a

una distancia concreta. Por la localización de la isla, esta punta constituye el punto más próximo de *Kotinoussa* con el continente, únicamente separado por el canal mareal de Sancti Petri; por lo que la Punta del Boquerón actuaría como baliza a su bocana. Este caño, sobretudo en la Antigüedad, supuso una de las vías de acceso al interior de la Bahía, que incluso pondría en contacto todas las áreas industriales localizadas a ambas orillas del caño con la Bahía y el puerto romano. Sin embargo este acceso quedaría limitado a determinadas embarcaciones por el propio calado del caño y tras la construcción del acueducto romano, siendo su trazado el que en la actualidad sigue el puente Zuazo.

La Punta del Sur, a diferencia de la del Boquerón, se caracteriza por ser un saliente rocoso y escarpado, que antaño pudo haber tenido mayor entidad y prominencia, hoy en gran parte perdida debido a la erosión provocada por los agentes marinos y también por haber sido explotada como cantera, del mismo modo que la Punta del Nao. Esta punta, en la actualidad profundamente transformada, entraña cierto carácter geoestratégico, puesto que desde el s. XVII se situaba en ella una antigua atalaya y que derivó en un faro en el s. XVIII aproximadamente (Falcón, 1989: 62-63), convirtiéndose hoy en una fortificación. Todo ello es debido a que esta punta constituye el punto geográfico más occidental de toda la isla y, dadas sus características y ubicación, pudo constituirse en un hito de referencia, básicamente por dos motivos: por su peligrosidad, pues a su alrededor se encuentran múltiples escollos, y por su prominencia, lo que le otorgaría la función de actuar como balizaje al puerto exterior.

Es por ello que, analizando las características físicas del paisaje marítimo de esta isla y su entorno, no es de extrañar que, dada la utilidad náutica que entrañan estos salientes, fuesen consagrados, y, a su vez, edificaran construcciones con fines religiosos. Estas estructuras en cierta manera podrían potenciar su función como referente para navegar, rompiendo, de este modo, con la monotonía del paisaje litoral que prevalece en la mayor parte del perfil costero de la isla. Sobre todo para el caso de la Punta del Boquerón, el cual se mimetiza e integra en el paisaje marítimo dificultando su percepción.

A modo de recapitulación, a priori, podemos percibir ciertas diferencias en cuanto a la forma de referirse a la localización de los distintos santuarios. El fragmento de Avieno (*O.M.*, Vv. 315-317),

claramente indica la existencia de un templo en una isla consagrada a la diosa marina, mientras que Estrabón y Mela aluden directamente a la existencia de templos en dos puntos de *Kotinoussa*.

Por otro lado, independientemente de la clara funcionalidad de estos enclaves, no podemos pasar por alto la también consideración de *Kotinoussa*, desde una perspectiva global, como indicador para la navegación a gran escala, a juzgar por las referencias que hace al respecto Pomponio Mela:

"...En estas costas, que hemos abordado sin interrupción desde el extremo de la Bética hasta aquí, se encuentran muchas islas de poca importancia y sin nombre incluso, pero, de las que no me place pasar de largo; Gades..." Mela (3. 6).

O también como podemos ver en la siguiente cita: *"...La isla de Gades, que se muestra a los que salen del Estrecho..."* Mela (2. 97).

Tras la lectura y análisis de estos fragmentos, podríamos pensar en el uso de la gran isla como marcador visual, para la identificación y localización del gran seno que conformaba la Bahía. Hito importante por su gran puerto y por ser punto de recalada previo al gran estuario del río Guadalquivir. La isla de *Kotinoussa* podría ser concebida como el primer hito de gran entidad en la ruta atlántica tras alcanzar el Estrecho de Gibraltar. Mientras tanto, sus dos cabos más destacados, junto a sus templos, actuarían, a su vez, como indicadores náuticos, pero a una escala microespacial, entendiéndolos como marcadores que favorecen el tránsito por el espacio navegable interno y externo del ámbito de la Bahía.

5. Conclusiones

A pesar de las evidentes lagunas de información para afrontar un estudio del antiguo sistema de señalización marítima en la Bahía, resulta fundamental conocer, en la medida de lo posible, la paleotopografía de la misma para así poder comprender un poco mejor las necesidades del navegante. Es por ello que para estudios sobre paisajes marítimos antiguos, los resultados que nos proporciona la geoarqueología resultan fundamentales.

Dada las características topográficas de las islas que componían el archipiélago gaditano y los problemas de visibilidad, por los condicionantes

climatológicos, es posible deducir que los navegantes romanos tuvieron establecido todo un sistema de señalización costera enfocada al litoral exterior, en cierto modo más peligroso, sustentado en accidentes geográficos reconocibles, que facilitara el tránsito y el acceso a la Bahía que, con el paso de los años, llegarían a ser consagrados a una deidad marina.

El caso que hemos estudiado, la isla de *Erytheia* consagrada a la Venus Marina, constituye la única isla del archipiélago consagrada a una deidad, frente a la alusión por parte de las fuentes textuales, a otros referentes sacros, instaurados en salientes que delimitan la extensión de *Kotinoussa*. La dedicación de *Erytheia* a *Venus* muestra, claramente, su relevancia para los marinos como referente para la navegación. Pero además, tras analizar la morfología insular, unido las evidencias arqueológicas sobre el culto a la diosa, llegamos a la conclusión de que esta isla adquirió un doble papel dentro del sistema de señalización.

En primer lugar, esta isla, por su localización en la Bahía, sin lugar a dudas, marca el acceso tradicional a la Bahía, entre Rota y la capital gaditana. Además, al disponer, posiblemente, de un perfil costero de cierta altitud, sobre todo en el cinturón litoral noroccidental, sería más perceptible, en días claros, por las naves que se aproximan desde la costa de Chipiona y Rota. Mientras que para las embarcaciones que alcanzaran la bocana, desde el sur, procedentes del Mediterráneo, la percepción de la isla se vería, en cierto modo, camuflada por la punta de San Sebastián, por lo que su utilidad para la navegación varía en función de la derrota del navío.

Por otro lado, la isla en sí misma, dispone de determinados hitos que adquieren un papel significativo como elementos de demarcación costera a escala microespacial. El primero de ellos, como hemos visto, es la Punta del Nao, cuyas características físicas y ubicación resultan un referente fundamental para balizar tanto el antiguo puerto como el fondeadero cercano, a la vez que indicaba su peligrosidad. Seguidamente tenemos el cerro donde hoy se ubica la Torre Tavira, que pudo actuar como punto de referencia, junto a la Punta de San Felipe, para acceder al puerto interior y señalar el acceso al puerto interior enfocada a la Bahía.

Si ponemos en relación la isla consagrada como referente, con otros puntos sagrados de la costa exterior citados por las fuentes, podemos advertir ciertas diferencias. Indudablemente, la isla de

Kotinoussa tendría mayor entidad que la pequeña isla de *Erytheia*, ya que por su localización sería fundamental en la ruta de navegación procedente del Mediterráneo. Sin embargo, las fuentes no la vinculan a una deidad, como el caso de *Erytheia*. Por el contrario parece ser que su relevancia reside en sus extremos y las zonas más altas, donde se asienta la ciudad nueva y su necrópolis. Es por ello que la consagración de la isla a esta diosa no resultaría idónea ni funcional. Debemos concebir a la gran diosa marina como la patrona que guía a los navegantes, pues su función era indicarles la ruta correcta y, a la vez, apacible para llegar a buen puerto, sinónimo de refugio seguro. De manera que un navegante, tras rebasar el angosto y peligroso Estrecho, encontraba en la isla de *Erytheia* un punto costero de merecida atención. Y del mismo modo que la diosa guiaba a los marinos al puerto de destino, la isla, como representación física en el paisaje de la diosa, guiaba al navegante y balizaba el acceso a uno de los mejores puertos y fondeadero de la Antigüedad.

6. Bibliografía

Obras clásicas

AVIENO: *FENÓMENOS. DESCRIPCIÓN DEL ORBE TERRESTRE. COSTAS MARINAS*.

Edición en castellano. Avieno: *Fenómenos. Descripción del orbe terrestre. Costas marinas*. Introducción de José Calderón Felices e Isabel Moreno Ferrero. Traducción y notas de José Calderón Felices. Editorial Gredos, Madrid, 2001.

ESTRABÓN: *GEOGRAFÍA*.

Edición en castellano. Estrabón: *Geografía. Libro III*. Introducción, Traducción y notas de M^a José Meana y Félix Piñero. Editorial Gredos, Madrid, 1998

PLINIO EL VIEJO: *HISTORIA NATURAL*.

Edición en castellano. Plinio el Viejo: *Historia Natural, Libros III-IV*. Traducción y notas de Antonio Fontán, Ignacio García Arribas, Encarnación del Barrio y M^a Luisa Arribas. Edición Gredos, Madrid, 1998.

POMPONIO MELA: *COROGRAFÍA*.

Edición en castellano. Pomponio Mela: *Corografía*. Traducción y notas de Carmen Guzmán Arias. Universidad de Murcia. 1989.

Obras citadas

ABAD CASAL, Lorenzo; CORZO, Ramón. 2017: "Gadir / Gades / Cádiz. Muchas novedades pendientes de una interpretación global". En J.M. LÓPEZ BALLESTA (coord.): *PHICARIA. V. Encuentros internaciones del Mediterráneo. Conviviendo con la Arqueología: las capitales de las grandes potencias mediterráneas en la Antigüedad, una mirada alternativa*, pp. 87-104. Murcia.

ALONSO VILLALOBOS, Carlos; GRACIA PRIETO, Francisco Javier; BENAVENTE GONZÁLEZ, Javier. 2009: "Evolución histórica de la línea de costa en el sector meridional de la Bahía de Cádiz". *Rampas*, 11. pp. 13-37.

ALONSO VILLALOBOS, Carlos; GRACIA PRIETO, Francisco Javier; RODRIGUEZ-POLO, Silvia. 2014: "Modelo de evolución histórica de la flecha-barrera de Valdelagrana (Bahía de Cádiz)". *XIII Reunión Nacional de Geomorfología*, pp. 584-587. Cáceres.

ARNAUD, Pascal. 2005: *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*. Editions Errance. París.

ARTEAGA, Oswaldo; ROOS, Anna María. 2002: "El puerto fenicio-púnico de Gadir: una nueva visión desde la geoarqueología urbana de Cádiz". *Spal*, 11, pp. 21-39.

ARTEAGA, Oswaldo; KÖLLING, Annette; KÖLLING, Martin; ROOS, Anna María; SCHULZ, Helga; SCHULZ, Horst D. 2001: "El puerto de Gadir. Investigación geoarqueológica en el casco antiguo de Cádiz." *Rampas*, 4, pp. 345-415.

ARTEAGA, Oswaldo; KÖLLING, Annette; KÖLLING, Martin; ROOS, Anna María; SCHULZ, Helga; SCHULZ, Horst D. 2004: "Geoarqueología urbana de Cádiz. Informe preliminar sobre la campaña de 2001". *Anuario Arqueológico de Andalucía 2001*, vol. III, pp. 27-40. Sevilla

ARTEAGA, Oswaldo; SCHULZ Horst D.; ROOS, Anna María. 2008: "Geoarqueología dialéctica en la bahía de Cádiz". *Rampas*, 10, pp. 21-116.

AUBET, María Eugenia. 2009: *Tiro y las colonias fenicias de occidente*. Tercera edición actualizada y ampliada. Barcelona.

CARO BELLIDO, Antonio. 1991: "Gadir y su entorno". *Anales de la universidad de Cádiz*, 7-8, pp. 105-116.

CEREZO ANDREO, Felipe. 2016: *Los puertos antiguos de Cartagena. Geoarqueología, arqueología portuaria, paisaje marítimo. Un estudio desde la Arqueología náutica*. Tesis Doctoral.

- Murcia.
- CEREZO ANDREO, Felipe. 2008: "El estudio de la navegación antigua (s. II a.C. - s. VI d.C.). A través del paisaje costero en las costas de la Cartaginense". *Phicaria. VI. Encuentros internacionales del Mediterráneo. Navegar el Mediterráneo*, pp. 148-161.
- CORRÉ, Xavier. 2004: "Des dispositifs pour matérialiser les littoraux maritimes dans l'Antiquité et le Moyen-Age?". En A. ZEVI y R. TURCHETTI (eds.): *Le strutture dei porti e degli approdi antichi, Roma - Ostia antica, 16-17 aprile 2004, II° seminario ANSER*, pp. 45-66.
- CORZO SÁNCHEZ, Ramón. 1980: "Paleotopografía de la Bahía de Cádiz". *Gades*, 5, pp. 5-15.
- CORZO SÁNCHEZ, Ramón. 1999: *Venus Marina Gaditana*. Fundación El Monte. Sevilla
- DELGADO DELGADO, A. José. 2001: "Las islas de Juno: ¿Hitos de la navegación fenicia en el atlántico en época arcaica?". *The Ancient History Bulletin (AHB)*, 15.1, pp. 29-41.
- FALCÓN MÁRQUEZ, Teodoro. 1989: *Los faros de la costa atlántica andaluza*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos. Sevilla.
- FERRER ALBELDA, Eduardo. 2001: "La religión púnica en Iberia: lugares de culto". En A. GONZÁLEZ; G. MAILLA y A. EGEA (eds.): *Estudios Orientales 5-6. El mundo púnico. Religión, antropología y cultura material*, pp. 107-118. Murcia.
- FERRER ALBELDA, Eduardo. 2002: "Topografía sagrada del Extremo Occidente: Santuarios, templos y lugares de culto en la Península Ibérica". En E. FERRER ALBELDA (ed.): *Ex Oriente Lux. Las religiones orientales antiguas en la Península Ibérica*, pp.185-217. Sevilla.
- FERRER ALBELDA, Eduardo. 2012: "Confusiones contemporáneas sobre geografía antigua. A propósito del sinus tartesii y del lacus ligustinus". *SPAL*, 21, pp.57-67.
- FIERRO CUBIELLA, Juan Antonio. 1993. Historia de la ciudad de Cádiz. Cádiz.
- FIERRO CUBIELLA, Juan Antonio. 1995: *Gadir: la historia de un mito*. Cádiz
- FRUTOS REYES, Gregorio; MUÑOZ VICENTE, Ángel. 2008: "La incidencia antrópica del poblamiento fenicio-púnico desde Cádiz a Sancti Petri". *Rampas*, 10, pp. 237-266.
- GARCÍA Y BELLIDO, Antonio. 1945: *España y los españoles hace 2000 años*. Según la Geografía de Estrabón. Austral. Madrid.
- GARCÍA Y BELLIDO, Antonio. 1951: *IOCOSAE GADES. Pinceladas para un cuadro sobre Cádiz en la Antigüedad*. Maestre. Madrid.
- GARCÍA Y BELLIDO, Antonio. 1964: *Hercules Gaditanus*. Austral. Madrid.
- GÁVALA Y LABORDE, Juan. 1992: *Geología de la costa y Bahía de Cádiz. El poema Ora Marítima*. Cádiz.
- GENER BASALLOTE, José María; NAVARRO GARCÍA, María de los Ángeles; PAJUELO SÁEZ, Juan Miguel; TORRES ORTIZ, Mariano; LÓPEZ ROSENDO, Ester. 2014: "Arquitectura y urbanismo de la Gadir fenicia: el yacimiento del "Teatro Cómico" de Cádiz". En M. BOTTO (ed.): *Los fenicios en la Bahía de Cádiz. Consiglio Nazionale delle Ricerche*. Instituto di Studi sui Mediterraneo Antico. Collezione di Studi Fenici, 46, pp. 14-51. Pisa-Roma.
- GONZÁLEZ MARRERO, José Antonio; MEDINA HERNÁNDEZ, Carlos. 2012: "Estrategias para navegar: de Plinio a Isidoro de Sevilla". *Lingüística y literatura*, 62, pp. 255-271.
- GONZALEZ PONCE, Francisco. 2005: "Los periplógrafos griegos: Proyecto para la recuperación de un género literario". En S. CONTI; B. SCARDIGLI y M. C. TORCHIO (coords.): *Geografia e viaggi nell' antichita*, pp. 41-65. Atti del Convegno Internazionale di Studi.
- GRACIA PRIETO, Francisco Javier; GUTIÉRREZ MÁZ, José Manuel; DOMÍNGUEZ BELLA, Salvador; ALONSO VILLALOBOS, Carlos; SÁNCHEZ BELLÓN, Ángel. 2012: "Evolución de la Bahía de Cádiz en el transcurso de los tiempos geológicos". *Geología, 12. Celebración Geológica del Bicentenario de 1812*. doi: 10.13140/RG.2.1.3125.4165.
- GUERRERO AYUSO, Víctor Manuel. 2006: "Nautas baleáricos durante la Prehistoria (parte I). Condiciones meteomarinas y navegación de cabotaje". *PYRENAE*, 37(1), pp. 87-129.
- GUTIERREZ LÓPEZ, José María; REINOSO DEL RÍO, María del Carmen; SÁEZ ROMERO, Antonio Manuel; GILES PACHECO, Francisco. 2012: "La Cueva de Gorham (Gibraltar): un santuario fenicio en el confín occidental del Mediterráneo". En F. PRADOS; I. GARCÍA y G. BERNARD. (eds.): *Confines. El extremo del mundo durante la Antigüedad*, pp. 303-381. Publicaciones de la Universidad de Alicante. Alicante.
- GUZMAN ARMARIO, Francisco Javier. 2018: "El descubrimiento del Océano Atlántico por Eoma. Una perspectiva metodológica". *Bajo*

- Guadalquivir y Mundos Atlánticos*, 1, pp. 155-172.
- IGLESIAS GIL, José Manuel. 2012: "La inseguridad en la navegación: de los fenómenos naturales a las supersticiones y creencias religiosas". En E. FERRER; M.C. MARÍN y A. PEREIRA (coords.): *La religión del mar. Dioses ritos de navegación en el Mediterráneo Antiguo*, pp. 119-143. Sevilla.
- JIMENEZ CISNEROS, María Josefa. 1971: *Historia de Cádiz en la Antigüedad*. Jerez de la Frontera.
- JIMENEZ VIALÁS, Helena. 2011: "Una ciudad en las Columnas de Hércules: el paisaje antiguo de Carteia". En ORJIA (eds.): *Actas de las II Jornadas de Jóvenes en Investigación Arqueológica, (Madrid, 6,7 y 8 de mayo de 2009)*, JIA 2009, Tomo II, pp. 431-437.
- LARA MEDINA, Macarena. 2018: "Entre tradición y transformación. Un primer acercamiento a los sistemas de almacenaje de agua en Gadir/Gades". *Complutum*, 29(1), pp. 95-114.
- LOMAS SALMONTE, Francisco Javier. 2011: *Nueva historia de Cádiz, Antigüedad. Vol.1. Sílex*. Madrid.
- LÓPEZ AMADOR, Juan José; PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique. 2013: *El puerto gaditano de Balbo. El Puerto de Santa María. Cádiz*. Ediciones El Boletín. Cádiz.
- MAYA TORCELLY, Rafael; JURADO FRESNADILLO, Gemma; GENER BASALLORE, José María; LÓPEZ ROSENDO, Ester; TORRES ORTIZ, Mariano. 2013. "Nuevos datos sobre el Kronion de Gadir: Resultados de la intervención arqueológica en el Castillo de San Sebastián (Cádiz)". En N. MEDINA ROSALES (ed.): *VII Encuentro de arqueología del suroeste peninsular (Aroche-Serpa, 29 de noviembre al 1 de diciembre de 2013)*, pp. 429-451. Huelva.
- MEDEROS MARTÍN, Alfredo. 2009: "La fundación de la ciudad de Gadir y su primer santuario urbano de Astarté- Afrodita". *Isimu. Revista sobre Oriente Próximo y Egipto en la Antigüedad*, 13, pp. 183-207.
- MUÑOZ MORILLO, Ángel. 1991: "Las cerámicas fenicio-púnicas de origen submarino del área de la Caleta (Cádiz)". *Quaderns de prehistòria i arqueologia de Castelló*, 15, pp. 287-333.
- MURRIETA FLORES, Patricia; WHEATLEY, David; GARCÍA SANJUÁN, Leonardo. 2011: "Antes de los mapas: navegación y orientación terrestre en la Prehistoria Reciente Ibérica." *Revista PH. Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, 7, pp. 85-88.
- NAVAS RODRÍGUEZ, José; GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, José María. 2008: "La incidencia humana en el paisaje costero la desembocadura del río Guadalfeo (Granada)". *Arqueología y Territorio*, 5, pp. 161-180.
- PACHÓN VEIRA, Ramón Francisco; MANZANO AGUGLIARO, Francisco. 2002: "Metrología en las civilizaciones de Mesopotamia, Egipto, Fenicia, Israel, Grecia, Cartago, Roma y otras culturas de la Antigüedad". *XIV Congreso Internacional de Ingeniería Gráfica*, pp. 1-13. Santander.
- PADILLA MONGE, Aurelio. 2014: "Los inicios de la presencia fenicia en Cádiz". *Gerión*, vol. 32, pp. 15-56.
- PEMÁN, César. 1931: "Sobre la Antigüedad y fundación de Cádiz". *Boletín de la Real Academia de la Historia, tomo 98, cuaderno I*, pp. 104-121.
- PEMÁN, César. 1954: *Las fuentes literarias de la Antigüedad y fundación de Cádiz*. Comisión de estudios e investigaciones de la historia de Cádiz. Cádiz.
- PÉREZ LOPEZ, Inmaculada. 1990: *Santuarios de la Bética en la Antigüedad: Santuarios costeros*. Tesis doctoral. Universidad de Sevilla. Sevilla.
- POMEY, Pascal. 1997: "L'art de la navigation dans l'antiquité. Regards sur la Méditerranée". *Actes du 7ème colloque de la Villa Kérylos à Beaulieu-sur-Mer les 4 & 5 octobre 1996*, pp. 89-101. Paris.
- PONCE CORDONES, Francisco. 1976: "Consideraciones en torno a la ubicación del Cádiz fenicio". *Anales de la Universidad de Cádiz*, 2, pp. 99-121.
- RAMIREZ DELGADO, Juan Ramón. 1982: *Los primitivos núcleos de asentamiento en la ciudad de Cádiz*. Cádiz.
- RODRIGUEZ MUÑOZ, Raquel. 2008: "El uso cáltico del agua en el mundo fenicio y púnico. El caso de Astarté en Cádiz". *Herakleion*, I, pp. 21-40
- RODRIGUEZ TENOR, Ana. 2004: "La Santa Cueva pudo ser el santuario de Astarté". *Diario de Cádiz (09/05/2004)*.
- ROMERO RECIO, Mirella. 2000: *Los cultos marítimos y religiosidad de navegantes en el mundo griego antiguo*. BAR International Series 897. Inglaterra.
- ROUGÉ, Jean. 1975: *La Marine dans l'Antiquité*. París.
- RUIZ DE ARBULO, Joaquín. 1999: "El papel de los

- santuarios en la colonización fenicia y griega en la Península Ibérica". *Santuarios fenicio-púnicos en Iberia y su influencia en los cultos indígenas. XIV Jornadas de Arqueología Fenicio-Púnica*, pp. 29-56. Ibiza.
- SÁEZ ROMERO, Antonio Manuel. 2009: "El templo de Melqart de Gadir: hito religioso- económico y marítimo. Consideraciones sobre su relación con la industria conservera". *Anejos, de AEspA*, XLV, pp. 115-130.
- SÁEZ ROMERO, Antonio Manuel; DÍAZ RODRÍGUEZ, Jose Juan. 2012: "Entre tierra y mar, entre lo púnico y lo romano. Adaptaciones económicas territoriales en un medio cambiante: algunas notas sobre paleogeografía y sistema de explotación del Hinterland insular de Gadir/Gades". En B. MORA SERRANO y G. CRUZ ANDREOTTI (coords.): *La etapa en Hispania y el Mediterráneo centro occidental: identidades compartidas*, pp. 259-299. Universidad de Sevilla, Sevilla.
- SAEZ ROMERO, Antonio Manuel; HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, Aurora. 2016a: "Nuevas investigaciones arqueológicas subacuáticas en el área de la Caleta (Cádiz, España). Estudio de las evidencias de época púnica (siglos VI-III a.C.)". *Lvcentvm*, XXXV, pp. 9-41.
- SAEZ ROMERO, Antonio Manuel; HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, Aurora. 2016b: "Cerámicas fenicias arcaicas de procedencia subacuática del área de la Caleta (Cádiz): ensayo de contextualización e interpretación histórica". *CuPAUAM*, 42, pp. 119-142.
- SAEZ ROMERO, Antonio Manuel; HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, Aurora. 2016c: "Pebeteros inéditos de época fenicio-púnica procedentes de la Caleta (Cádiz): estudio de las piezas y consideraciones historiográficas." *Rampas*, 18, pp. 61-74.
- SÁEZ ROMERO, Antonio Manuel; MONTERO FERNÁNDEZ, Ana; DÍAZ RODRÍGUEZ, Jose Juan. 2005: "Nuevos vestigios del santuario gadirita de Melqart en Sancti Petri (San Fernando, Cádiz)". *Anejos, de AEspA*, XXXIII, pp. 873-878.
- SANCHEZ HOLGADO, José Ramón. 2017: "El Peñón de Salobreña. Pasado, presente y posibilidades de Futuro". *Espacio, Tiempo y Forma. Serie VI. Geografía*, 10, pp. 225-256.
- VAZ FREIRE, Jorge. 2014: "Maritime Cultural Landscape: A New Approach to the Cascais Coastline". *Journal Maritime Archaeology*, 9, pp. 143-157.
- WESTERDAHL, Christer. 2005: "Seal on land. Elk at sea. Notes on and applications of the ritual landscape at the seaboard". *The International Journal of Nautical Archaeology*, 34.1, pp. 2-23
- WESTERDAHL, Christer. 1992: "The maritime cultural landscape". *The International Journal of Nautical Archaeology*, 21.1, pp. 5-14.