

**Representaciones de  
barcos en el arte  
rupestre: piratas y  
comerciantes en el  
tránsito de la Edad  
del Bronce a la  
Edad del Hierro**

Marisa  
Ruiz-Gálvez Priego

*Mayurqa*  
(2005), 30:  
307-339

# REPRESENTACIONES DE BARCOS EN EL ARTE RUPESTRE: PIRATAS Y COMERCIANTES EN EL TRÁNSITO DE LA EDAD DEL BRONCE A LA EDAD DEL HIERRO

Marisa Ruiz-Gálvez Priego\*

*Que es mi barco mi tesoro.  
Que es mi dios la libertad.  
Mi ley la fuerza y el viento.  
Mi única patria la mar.  
[José de Espronceda.  
La canción del pirata.]*

*Para Anna Grazia Russu,  
amiga y guía en mi primera visita a Cerdeña.*

**RESUMEN:** Una de las más sugerentes hipótesis de los últimos años acerca del colapso de los Estados Mediterráneos es aquella que propone un papel protagonista de los *Nómadas del Mar* en estos acontecimientos. Estos nómadas del mar de acuerdo con Michal Artzy (1997:7-12;1998:445) representarían diversas gradaciones entre población costera y marinos seminómadas, cuya forma de vida y cuyo capital es la embarcación, que actuaron como intermediarios, mercenarios o empleados para las grandes potencias, y que un día, cuando las circunstancias cambiaron, tornaron a sus tradicionales prácticas de pirateo y se volvieron contra sus antiguos amos.

**PALABRAS CLAVES:** Mediterráneo, Occidente, Bronce Final, piratas, comerciantes, «nómadas del mar», embarcaciones.

**ABSTRACT:** In recent years, one of the most interesting hypotheses proposed to account for the decline of Mediterranean nations suggests that sea nomads played a role in these events. According to Michal Artzy (1997:7-12; 1998:445), these sea nomads were made up of different types of people, ranging from coastal populations to semi-nomadic sailors, whose way of life and source of income were boats. They acted as the intermediaries, mercenaries or employees of the great powers and at one point, when circumstances changed, they returned to their traditional pirate activities and turned against their former masters.

**KEY WORDS:** Mediterranean, the West, late Bronze Age, pirates, traders, sea nomads, vessels.

\* Departamento de Prehistoria. Universidad Complutense. 28040 Madrid. Email: <mluisa@ghis.ucm.es>.

## INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

Una de las más sugerentes hipótesis de los últimos años acerca del colapso de los Estados Mediterráneos es aquella que propone un papel protagonista de los *Nómadas del Mar* en estos acontecimientos. Estos nómadas del mar de acuerdo con Michal Artzy (1997:7-12;1998:445) representarían diversas gradaciones entre población costera y marinos seminómadas, cuya forma de vida y cuyo capital es la embarcación, que actuaron como intermediarios, mercenarios o empleados para las grandes potencias, y que un día, cuando las circunstancias cambiaron, tornaron a sus tradicionales prácticas de pirateo y se volvieron contra sus antiguos amos.

Una serie de representaciones en cerámica o en arte rupestre, correspondientes al Heládico Reciente IIIB2-C1,<sup>2</sup> periodo, durante el cual se producen la mayor parte de las destrucciones de los palacios micénicos, de las ciudades comerciales levantinas o del Estado Hitita, permiten reconocer los navíos propios de este momento crítico. Su hallazgo, en contextos geográficos muy diversos y, en más de una ocasión, asociado a representaciones de grupos humanos variopintos, permite sospechar, como recientemente ha propuesto Wachsmann (1997: 339-56 y 1998), que estén relacionados con éstos *pueblos del mar*, étnicamente diversos y practicantes de formas de vida guerrera y pirática.

Con algunas de estas representaciones podrían relacionarse diversos grabados rupestres españoles que tienen en común su asociación a puntos visuales privilegiados en una zona de navegación dificultosa.

El objetivo de este trabajo es analizar el posible origen y cronología de tales representaciones y plantear su relación con los cambios que, sobre esas mismas fechas, se producen en el patrón de poblamiento y en el sistema regional de intercambio de la Península Ibérica en particular y del área Atlántica en general que, claramente, se vincula con el comercio mediterráneo, siglos antes del establecimiento de factorías y emporios fenicios y griegos.

## REPRESENTACIONES DE BARCOS MEDITERRÁNEOS DEL HELÁDICO III B-C

El yacimiento de Tell Nami, a 15 km del actual puerto de Haifa en Israel, es uno de los pocos puntos de fondeadero en una costa rectilínea y peligrosa, con escasos puntos de abrigo y donde los naufragios no son infrecuentes (Galili/Shmueli/Artzy 1986; Wachsmann 1998). Excavado durante años por M. Artzy (1994, 1997 y 1998) el sitio se ocupa y desocupa en diversas ocasiones, siendo especialmente significativa la última de estas, en el s XIII a.C, en el que se construye una muralla, y cuya razón de ser, como bien explica su excavadora (*ibidem* 1997:7), tiene que haber sido necesariamente el comercio, no poseyendo en el entorno tierras cultivables y estando emplazado en una zona inundable y pantanosa. Tell Nami parece ser un puerto internacional, ocupado por una población multiétnica,<sup>3</sup> cuya existencia podría estar ligada a que, en tal punto, encuentra una salida

<sup>1</sup> Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto HUM2004-0437/Hist titulado *Héroes Mediterráneos: comercio, escritura y pensamiento abstracto*.

<sup>2</sup> Grosso modo segunda mitad del s. XIII-inicios del s. XII a.C. en cronología tipológica.

<sup>3</sup> Cananea, siria, chipriota y egea, de acuerdo con los rituales documentados en las tumbas del sitio (Artzy 1997:7).

al mar una importante ruta comercial, que desde el Golfo Árabe y atravesando la Transjordania, llegaba hasta Meggido y seguía la Via Maris hacia Egipto por Wadi 'Ara y el valle de Jerzeel (Artzy 1998:439) (fig. 1.1). Artzy (1997 nota 7 y 1998:443), señala el interés egipcio, especialmente en época de Ramsés III, en controlar esta ruta, por la que circulaba el incienso y la mirra y que, en el s XIII a.C. parece haberse desviado hacia el Mediterráneo y a puertos como Tell Nami (*ibidem* 1994), con el consiguiente deterioro del monopolio egipcio.

Siempre de acuerdo con Michal Artzy, una de las razones que habrían dado singularidad al sitio como fondeadero, sería su llamativa visibilidad desde cierta distancia de la costa, lo que le habría convertido en una referencia para la navegación no instrumental, en la que el piloto navega usando *mapas mentales*, de modo que accidentes geográficos visibles a distancia de la costa, actúan como hitos de referencia para fijar la posición y moverse de un punto a otro (Ruiz-Gálvez 1998: cap. 3).

En el caso de Tell Nami, sería la cercana presencia de una cavidad en forma de mandíbula, excavada por el río Me'arot en los crestones calizos de la cordillera del Carmelo y situada a 4 km de Tell Nami y, seguramente, lo suficientemente destacada como para ser vista desde alta mar y permitir la orientación del navegante y avisarle de la cercanía del puerto. (*ibidem* 1997:7).

Artzy (*ibidem*) recoge toda una serie de *graffiti* de barcos grabados en los acantilados que rodean el antedicho hito. Estos corresponden básicamente a dos tipos: el uno, que la autora denomina *tipo Acre-Kition*, porque es el que aparece representado en el altar de fines del s. XIII a.C. de Tell Akko (Acre) y en el altar del templo 4 del mencionado sitio chipriota. Se trata de un barco con popa y proa curvas y vueltas hacia el interior, por lo que lo describe como de *tipo de abanico* (fig. 1.2). El segundo *graffiti* pertenece al *tipo Egeo* (*ibidem* 1997 figs. 2 y 3) y consiste en un barco alargado, con proa recta, prolongada en un trazo de lo que parece ser la roda o, tal vez, el espolón, y popa curva y vuelta hacia dentro (fig. 1.3).

Similar a este último es el grabado que Basch (1997), publica, procedente de Teneida, en el oasis de Dakhleh (Egipto), que el autor data a fines del s. XIII a.C., época en la que en la costa egipcia se estaban construyendo fortalezas para defenderla de los ataques de las tribus libias (fig. 2.1).

El grabado es enormemente interesante, tanto por lo representado en él, como por el sitio donde aparece. Forma parte de un conjunto de trece estaciones de arte rupestre dados a conocer en 1937 por Winkler, aunque éste último no fue publicado. Corresponde a la representación de un barco alargado y rectilíneo, castillo de proa de dos pisos, en cada uno de los cuales aparece representado un personaje, tajamar, palo mayor, popa elevada y timón lateral. Toda una serie de individuos aparecen en distintas zonas del barco. Unos, como se dijo, en el castillo de proa, otro delante, sobre la roda, uno más, a popa junto al gobernalle. Finalmente otros menores parecen subir por lo que Basch (*ibidem* 1997: 21), cree que podría ser el estay o un obenque, y un último, está situado en el centro del barco y es de mayor tamaño. Todos se representan desnudos, circuncisos, y, salvo uno, con tocado rematado en larga trenza. Los personajes portan en sus manos representaciones de barcos con proa rematada en lo que recuerda una cabeza de pato y popa igualmente rematada en un apéndice alargado y proyectado hacia el interior, excepto el pequeño personaje en el piso inferior del castillo de proa que toca una especie de trompeta (fig. 2.2). Es además el único que no aparece tocado con trenza (*ibidem* 1997:22). El personaje central y de mayor tamaño, además del modelo de barco sostiene lo que Basch interpreta como un

cayado. Por último, el personaje situado a proa, sobre el tajamar, o tal vez mejor, espolón, aparece adornado con un tocado de plumas.

Tan importante como la representación del barco, de tipo egeo, y de los personajes que se asocian a él, como decía, es el sitio donde se localiza el grabado. El oasis de Dakhleh conecta el oeste del Delta del Nilo con la costa, a través de una pista caravanera tradicional que, de oasis en oasis, desemboca en el puerto de Marsa Matruh, a 250 Km. de Alejandría y único buen puerto en la costa de la Marmárica (Basch 1997:24) (Véase fig. 1.1). En su extremo oriental, el puerto se halla rodeado por una serie de lagunas costeras, en la primera de las cuales se localizaba una pequeña isla, bautizada con el nombre de su descubridor, *Bates* y que conserva en la actualidad una superficie muy reducida a causa de la subida del nivel de las aguas circundantes (White 2003:72). De acuerdo con su actual excavador (White *ibidem*), su tamaño original debió ser en cualquier caso exiguo y seguramente dependió de un asentamiento mayor en tierra firme. En la isla se ha excavado una agrupación de modestas estructuras comunales escalonadas, sin aparentes defensas<sup>4</sup> ni huellas de zonas de embarcadero. Aparte de algunas estructuras domésticas, como hornos u hogares, lo más significativo es la documentación de un taller metalúrgico con restos de escoria y chatarra procedentes de dos hornos, así como restos de crisoles, aunque no de moldes. Cerámica egea, chipriota, cananea, egipcia o anatólica, permiten datar la presencia de comerciantes en la isla entre fines del s XV a.C. y segunda mitad del s. XIII a.C., con visitas esporádicas a la misma en el s. XII a.C.<sup>5</sup> (White 2003:74-5). Para su actual excavador (*ibidem*), la isla era simplemente un punto de aguada y aprovisionamiento para los marinos que, estacionalmente, hacían la ruta entre Creta y el delta del Nilo, y nunca un *emporio* o lugar internacional de comercio, si bien los niveles de Bronce Final del sitio presentaban respetable número de fragmentos de huevo de avestruz, muy probablemente obtenidos a través de las tribus líbicas del entorno.

Otra valiosa mercancía que podría explicar la presencia estacional de comerciantes internacionales y hacer de la isla Bates algo más que un punto de aguada y de atraque en caso de malas condiciones para la navegación, podría ser el comercio de *silphium* o *laser*, como propone en un sugerente artículo Richardson (1999). El silphium o láser es una planta umbilífera, hoy extinta, de cuyo tubérculo se obtenía una resina que era la base de un ungüento de uso tópico, aplicado a la curación de heridas y dolores musculares. De sus hojas se obtenía una infusión indicada para la digestión pero, sobre todo, considerada como un reputado abortivo y recogida en fuentes griegas y latinas, entre estas últimas por Plinio en su Historia Natural. De su importancia económica da idea el que en las monedas acuñadas en la Cirenáica de los s. V y IV a.C. aparece la planta del silphium (Richardson 1999: 151 y ss).

De acuerdo con Richardson (*ibidem*: 159 y fig. 1), el *silphium* crecía en las plataformas prelitorales, entre 300-200 m s/m en estío, momento en el que se produciría plausiblemente, como ha venido siendo tradicional en la región, el desplazamiento de los ganaderos beduinos de los pastos interiores de invierno, a los costeros de verano. Dado que el silphium brotaba en esas mismas áreas de pasto y que, cuando se secaba se volvía venenoso y podía matar al ganado, los beduinos debieron estar familiarizados con la planta, con su ciclo vegetativo y con el penetrante olor que emitía mientras aún estaba verde y era inofensiva, por tanto, para los animales que pastaban en su entorno.

<sup>4</sup> El yacimiento está alterado por los bombardeos de la II Guerra Mundial.

<sup>5</sup> Siempre en cronología tipológica.

El autor (*ibidem*) argumenta, a partir de la iconografía de la planta del silphium en pictogramas minóicos y relieves egipcios de las dinastías XIX y XX, que era ya conocida, al menos en el Bronce Final, y que su tráfico podría explicar el asentamiento comercial en la isla Bates.<sup>6</sup>

Y aquí es obligado volver al grabado del oasis de Dakhleh, porque dicho oasis se sitúa al final de la pista que enlaza el interior con el oasis de Siwa y el mar, a través de Marsa Matruh (Basch 1997: fig. 11; Richardson 1999: fig. 11a); y también porque Basch (*ibidem*:22), clasifica el barco como de tipo largo, de guerra, y a la tripulación como libia por ser circuncisos, por el tocado en trenza rematada en bola que lucen y que, Heródoto, muchos siglos después, describe como característica de cuatro tribus libias y, finalmente, por el bastón o cayado que lleva el personaje de mayor tamaño, que él identifica con el jeroglífico que en egipcio designa el garrote de guerra de los libios (fig. 2.3). El carácter de navío de guerra vendría ratificado por el instrumento musical del individuo del castillo de proa (véase fig. 2.2), que es mencionado en textos clásicos, como la Eneida, como la atronadora trompeta que sonaba en los ataques de los piratas etruscos (*ibidem*). Estaríamos pues, ante una representación, tal vez conmemorativa, de una acción de guerra, grabada en un punto situado muchos kilómetros tierra adentro de donde la escena pudo tener lugar, pero conectado a través de una pista ganadera tradicional, con la costa. No menos interesante por último, Basch (*ibidem*:23 y 28) sugiere que el único miembro de la tripulación que aparece con un tocado de plumas podría ser un extranjero, pues en la inscripción que celebra la victoria de Ramsés III sobre los libios, figuran dos jefes cuyos nombres no son libios sino, aparentemente griegos, y que son los únicos a los que se representa con tocado de plumas, pues ello sugeriría tripulaciones multiétnicas, no pertenecientes a una entidad política concreta y aglutinadas bajo el común objetivo de obtener botín; es decir, mercenarios o/y piratas. Sin embargo el personaje del tocado está también circuncidado, por lo que hay que pensar que si no es libio sí es semita, o al menos, alguien que ha adoptado sus costumbres y creencias.<sup>7</sup>

El oasis de Dakhleh, donde se sitúa Teneida y el grabado del barco, corresponde, de acuerdo con Bates 1914 (recogido en Richardson 1999 fig. 11a), con el territorio originario de una de las tribus libias de fines de la Edad del Bronce, si bien Richardson (*ibidem*:159), prefiere entenderlas, menos como ocupantes de territorios definidos que como grupos ganaderos móviles, desplazándose estacionalmente en función de las necesidades de sus rebaños y compartiendo el acceso a recursos críticos de acuerdo con las relaciones de parentesco. Esos desplazamientos estacionales basados en una economía ganadera explicarían la ausencia de huellas en la isla de Bates, o en su entorno, de la presencia de población local libia (White 2003:75), y el carácter belicoso de los personajes –tal vez piratas– representados en el grabado de Teneida.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Es posible que aparezca en pictogramas minóicos ya del Primer Periodo Palacial (Negbi 1994:86).

<sup>7</sup> No parece que todas las tribus de Libia practicaran la circuncisión. Pero, por otra parte Basch (*ibidem*:23) señala como paralelo varios fragmentos de cerámica del HRIIC hallados en Cos, en la costa de Asia Menor, donde se representan personajes con tocados similares al del individuo de Teneida.

<sup>8</sup> El verano es siempre la época propicia para la guerra, aprovechando el momento de la cosecha en tierras campesinas. Es también la época de las navegaciones y permite obtener botín, aliviar tensiones entre los jóvenes del linaje que no heredan, y ganar prestigio, además de entrenamiento guerrero, tan necesario en sociedades ganaderas de zonas extremas, donde la escasez de recursos críticos como agua o pastos, provoca conflictividad y belicosidad. Recuerdo que Odiseo es rey de ganado y pirata o que a los reyes vikingos les soportaba una fuerte economía no única, pero sí de especial peso ganadero que hacía posible sus incursiones a la búsqueda de honor y botín.

Tanto Basch (1997:24), como White (2003:76), recuerdan en relación con el puerto de Marsa Matruh, la serie de fortalezas de época ramésida, construidas para contener el peligro de las invasiones libias que se habrían producido entre comienzos del s. XIII a.C y comienzos del s. XII a.C, esto es, entre los faraones Seti I y Ramsés III, de las cuales la de Apis (Snape 2003:64), se sitúa apenas 25 Km. al Oeste de la isla de Bates. Sin embargo, Richardson (1999:151 y nota 14) señala que la presencia de comercio internacional en la isla de Marsa Matruh se remonta al s. XV a.C. y, por tanto, es muy anterior a las guerras libias y a la construcción de las fortalezas egipcias, y que éstas parecen haber sido construidas menos para controlar la frontera libia que la línea costera, pues se alinean hacia el Norte y no hacia el Oeste del delta del Nilo. ¿Significa eso que el *peligro* venía del mar y no del desierto interior habitado por las tribus libias?...

Las recientes excavaciones en la cercana Apis (Snape 2003) (véase fig. 1.1), que han proporcionado restos de una maciza e imponente fortaleza, podrían ayudarnos a encontrar una respuesta. En su puerta de entrada se conservan restos de una inscripción alusiva a la derrota de ciertas tribus libias por Ramsés II. En su interior, junto al templo, la residencia del comandante de la plaza y las áreas de cocina, destaca muy especialmente una amplia zona de almacenes. En estos, dominan las ánforas de transporte cananeas y las jarras de estribo egeas, así como cerámicas finas chipriotas y cretenses. Snape (*ibidem*:68-9) opina que, además de su posible misión militar, Apis podría haber servido como *aduana* para los comerciantes extranjeros que entraban en Egipto y que las mercancías de sus almacenes podrían haber sido a modo de impuesto, pagado por los comerciantes de cabotaje procedentes de Creta, tal vez del puerto de Kommos, y con destino a Egipto, que en Apis harían aguada y reparaciones o se reabastecerían antes de proseguir su camino. Esta interpretación está más en consonancia con la idea de Richardson de que las fortalezas controlan la costa más que el interior del país libio. Apis parece ocuparse durante un tiempo relativamente breve, datable exclusivamente durante el reinado de Ramsés II,<sup>9</sup> es decir, *grosso modo* durante el s. XIII a.C, lo que quiere decir que convivió en el tiempo con el asentamiento de la isla Bates en Marsa Matruh, a menos de 13 1/2 millas náuticas de allá. Ello invita a pensar<sup>10</sup> que, tal vez, algunos de esos comerciantes procedentes de Creta, lograron eludir el pago de impuestos al paso por la *aduana* de Apis. S. Sherratt (2000:88), cree que sitios del s. XIII a.C., como el levantino de Tell Nami, o el chipriota de Pylakokkinokremos,<sup>11</sup> se crearon para *puentear* importantes centros comerciales como Kitión y Hala Sultan Tekke, en el caso chipriota y Meggido y Egipto, en el caso de la ruta transjordana del incienso. Es tentador pensar que la isla de Bates cumpliera un papel similar. Más cuando, como Helck (1987:17-19), señala, durante las dinastías XIX y XX, esto es, en el periodo ramésida, se produjo una paulatina pérdida de control sobre el comercio por parte del palacio a favor, primero de los templos y más tarde también, de los funcionarios de alto rango, que recibieron el privilegio de comerciar en el extranjero a cambio de fidelidad. Pronto aparecieron establecidos comerciantes extranjeros como agentes privados,<sup>12</sup> que a cambio de una pequeña cantidad compraron al templo o al alto funcionario, el dere-

<sup>9</sup> 1279-1213 a.C según Kitchen 1996 p. 12.

<sup>10</sup> Al menos a quien esto escribe.

<sup>11</sup> Y tal vez también Maa Palaeokastro.

<sup>12</sup> Snape (2003:63) señala igualmente un cambio en el comercio entre la XVIII y la XIX dinastía y la aparición de agentes privados.

cho de comprar y vender por su cuenta. La situación se tradujo en la inundación del mercado de mercancías preciadas y antes escasas, una creciente demanda de ellas por el pueblo, el aumento de precios de bienes básicos, el robo de barcos, el saqueo de tumbas, o el asalto como forma de obtener *liquidez*, y, en definitiva, la subversión de las normas morales. Esta situación, muy similar a la que S. Sherratt (2000), señala como causa del colapso de los Estados Mediterráneos de fines de la Edad del Bronce, explicaría también la corta duración del sitio de Apis y confirmaría la impresión de Richardson (*vide supra*), de que las fortalezas ramésidas controlaban la costa y no el interior del país libio. Pero además dotaría de sentido a la escena representada en un oasis al interior del desierto libio.

Los calcos de los modelos de barcos que la *tripulación* del barco de Teneida lleva en sus manos, permiten a Basch (1997:17-21 y ss y figs. 15-16), identificarlos como pequeñas embarcaciones de casco redondo y tipo chipriota. Es, naturalmente, una identificación genérica, pero sí es interesante que se trate de navíos comerciales, porque, obviamente, esto enfatiza la idea de que lo que se representa en Teneida es una acción bélica... o, más bien, pirática, y que los modelos de barcos en manos de los miembros de la tripulación representan capturas. El autor (Basch 1997:27-28), llama la atención sobre la gran cantidad de graffiti de todo tipo en Teneida, y argumenta que el lugar podría tener para la gente del entorno un carácter mágico o sagrado, lo que explicaría que se escogiera de modo reiterado para grabar exvotos... Una explicación alternativa propone Arzy (1998:445 y fig. 4), para el grupo de grabados de la cordillera del Carmelo entre los que, por cierto, aparece un barco de casco redondo y proa rematada en cabeza de ave, similar a los *trofeos*, que exhiben los personajes de Teneida, de acuerdo con la cual, los grabados marcaban entradas y la ruta desde la costa al interior. Todo un lenguaje visual para gente que se mueve, sobre rutas, recursos, accesos y derechos (Ingold 1986).

En síntesis, en uno y otro grupo de grabados se representan dos categorías de barcos; uno de casco redondo y naturaleza comercial, y otro alargado y de guerra. Es especialmente interesante la circunstancia que señala Basch (1997:18), de que la iconografía de barcos de guerra sea tardía (HRIII B y IIIC).<sup>13</sup> De hecho, la mayor parte de los paralelos iconográficos que el mencionado autor cita (*ibidem*: p. 18-19 figs. 2 a 9), son cronológicamente posteriores a la destrucción de la mayoría de los palacios micénicos y de Ugarit,<sup>14</sup> es decir, cuando ya no existe un poder centralizado al que atribuir una marina de guerra, con excepción de Egipto al que iconográficamente no corresponden dichos barcos.

Pero es que, además, el tipo de barco *Egeo*, –en realidad una especie de pentacóntera– es, como se señalaba en la introducción al presente escrito, el que, de acuerdo con Wachsmann (1997 y 1998), aparece representado en los relieves funerarios de Medinet Habu, como embarcación de los *Pueblos del Mar*. Wachsmann se basa en la postura irreal, como levitando, de algunos de los tripulantes de esos barcos para alegar que, como no era infrecuente en el arte egipcio, en la representación se combinó posiblemente grabado y pintura, y que la desaparición de esta última nos ha hurtado un significativo detalle que aparece en las representaciones de barcos egeos: una serie de trazos verticales que representa la galería de remeros (fig. 3.1).

<sup>13</sup> *Grosso modo* s. XIII y XII a.C en cronología tipológica.

<sup>14</sup> Que Yon (1997) sitúa a inicios del s XII a.C, ca. 1190 a.C. Para la transición HRIIIB/IIIC véase el comentario de Manning y Weninger (1992) a las dataciones C14 del Egeo.



De modo que, a fines de la Edad del Bronce y coincidiendo con el ocaso de los grandes poderes centrales del Mediterráneo, se generaliza un tipo de nave rápida y versátil, nacida seguramente para la guerra, pero a la que la presencia de un gran número de remeros permitía obviar los inconvenientes de la falta de viento, ganar en autonomía y ser capaz de realizar largos recorridos. Tal vez no muy distinta era la nave con la que Odiseo y sus hombres asaltaron el país de los Cicones en busca de botín, y en la que, tras embriagarse y ser vencidos por estos, tienen que enfrentarse a una fuerte tempestad y ganar la costa a fuerza de remo (*Odisea Canto IX*). Siglos después, Heródoto (I,163), cuenta que los focenses fueron los primeros que hicieron largos viajes por mar, gracias a sus naves de cincuenta remos, y que con ellas llegaron a Tartessos y comerciaron con Argantonios...<sup>15</sup>

#### POSIBLES REPRESENTACIONES DE BARCOS MEDITERRÁNEOS DE LA EDAD DEL BRONCE EN ESPAÑA

1º. *El abrigo de la Laja Alta* debe su nombre al hecho de ser un elevado escarpe vertical situado al fondo de la Garganta de Gamero. Pertenece al término municipal de Jimena de la Frontera (Cádiz) y se encuentra dentro del Parque Natural de Los Alcornocales. Presenta una serie de pinturas realizadas con pigmento rojo o negro entre las que figuran cuadrúpedos, antropomorfos y otros temas encuadrados dentro del *Arte Esquemático*, y asimismo, la representación de ocho embarcaciones, algunas con remos, palo mayor y arboladura (Giles & Sáez 1978).

El sitio se alza sobre una zona de humedales que, en tiempos, formaron parte de la *Laguna de la Janda* (fig. 3.2), desecada de forma casi definitiva en los años 60 por la desviación artificial del curso de los ríos Barbate y Almodóvar, de los que se alimentaba. Es una depresión alargada, en dirección E/W, actualmente de 4 km de longitud y poco profunda. Se halla a una cota de +3 1/2 -4 m respecto al nivel del mar y bajo fuertes precipitaciones se inunda parcialmente. En las inundaciones de 1976, como en otros momentos históricos, llegó a comunicar con el mar (Luque et al 1999: 43-50). Un reciente sondeo geológico en la misma (*ibidem*), ha permitido reconstruir su evolución durante el Holoceno. De acuerdo con éste estudio, durante el máximo glaciar se produjo la captura del río Barbate que, a través del surco tectónico Vejer-Barbate, desaguaba en la laguna. A partir del inicio de la transgresión Flandriense hace 15000 años, dicho surco permitió la comunicación de la laguna de la Janda con el mar abierto y la depresión que constituye la laguna se convirtió en una bahía interior de carácter estuarino. Esta situación se mantuvo hasta hace unos 4000 años,<sup>16</sup> momento en el que la formación de flechas litorales provocó el relleno de la depresión y cerró la salida al mar. Las marismas de Barbate, que formaban el desagüe natural de la laguna de la Janda, se formaron posteriormente, porque, todavía hasta el s. XIX, el río era navegable hasta la altura del pueblo de Vejer, a unos 7 Km. de mar abierto. Esto es, la laguna formaba un camino natural –una depresión–, ocasionalmente comunicada con mar abierto y conectada con un río, el Barbate, cuyo tramo último era navegable, no sabemos si por esquifes o por barcos de menor o mayor calado. Si a esto añadimos que el topónimo *Laja Alta* sugiere punto elevado, un hito quizá visible a mucha

<sup>15</sup> Debo a la erudición de Mariano Torres Ortiz esta última referencia a los focenses.

<sup>16</sup> O sea, a inicios de la Edad del Bronce.

distancia ¿desde la costa?, y que éste es un tramo de navegación complejo, cerca de la punta de Tarifa y en el paso del Estrecho, donde se produce un cambio de régimen de vientos y corrientes, tal vez cobre sentido la presencia en el abrigo de representaciones de embarcaciones, quizá, como en Tell Nami, actuando como punto de orientación de la proximidad de un buen puerto ¿en la desembocadura del Barbate?,<sup>17</sup> y marcando una ruta costa/interior, en parte navegable.

Los barcos de La Laja Alta fueron dados a conocer por Giles y Sáenz en 1978 (80) y posteriormente han sido reiteradamente publicados e interpretados por diversos investigadores (Dams, L. & M. 1984; Topper, U. & U. 1988; Almagro Gorbea 1988), variando la cronología propuesta por todos ellos desde el Calcolítico (Dams 1984), a la Edad del Bronce y Época Geométrica griega, y en su origen, local y tartessio o foráneo (fig. 3.3).

Son ocho las representaciones de embarcaciones, de las cuales seis llevan palo y vela, lo que nos permite situarlas no antes de fines del IIIº/inicios del IIº Milenio a.C., momento en el que aparecen en la iconografía minóica las primeras figuraciones de barcos a vela. Cuatro, además de vela presentan remos; uno, timón lateral y por último otro, una estructura sobresaliente y perpendicular a la proa, que podría ser un espolón. Este último detalle no está exento de interés puesto que, como vimos, los espolones aparecen en el Mediterráneo a fines del II Milenio a.C. De izquierda a derecha, el primero, carente de velamen presenta popa curva, estando la proa más desdibujada (fig. 3.3 núm. 1). El segundo es un barco alargado, con popa vuelta hacia el interior, proa redondeada y mástil central, rematado en un elemento circular que Giles y Sáenz (1978(80):29), identifican como una posible cofa<sup>18</sup> (fig. 3.3 núm. 2). Una representación muy similar, con mástil central rematado en una especie de anillo y dos trazos paralelos a ambos lados, –tal vez los estays– se representa en un pyxis (fig. 4.1) procedente de Tragana, cerca de Pilos y datado hacia 1150 a.C. (Basch 1997: fig. 6) y en un barco pintado (fig. 4.2) sobre una jarra de estribo del HRIIC procedente de Skyros (Wachsmann 1997: fig. 20). Bajo éste y orientado en dirección opuesta, aparece un navío alargado, con siete (x2) remos y, tal vez, otro remo caudal a popa, la cual es alta y curvada. Los trazos verticales a modo de peldaños de una escalera que aparecen por encima de los remos podrían representar, siguiendo a Wachsmann (*ibidem*), la galería de remeros. La proa aparece, como se dijo, rematada en espolón, por lo que parece que estamos ante un barco de guerra (fig. 3.3 núm. 3). Bajo éste y navegando en la misma dirección, un barco de proa recta, popa curva y vuelta hacia el interior y cuatro (x2) remos. No hay representación de mástil y velamen (fig. 3.3 núm. 4). Más a la derecha y con la misma orientación de los dos precedentes, otro barco alargado (fig. 3.3 núm. 5). Los trazos de la proa parecen inacabados, en tanto que la popa se curva hacia dentro. Lleva mástil y obenques y remata en un objeto más o menos circular que, de nuevo, Giles y Saenz (1978(80):29), interpretan como una posible cofa. Una serie de trazos perpendiculares al casco son interpretados por éstos (*ibidem*), como representación de las cuadernas. V. Guerrero (en prensa), cree que dichos trazos son típicos de un barco de juncos y que, dado que el entorno de La Laja Alta es de humedales, sería plausible que lo

<sup>17</sup> Giles y Sáenz (1978(80):29), creen que la escena figura la entrada y salida de un puerto, representado por un motivo rectangular con un extremo abierto, y que dicho puerto podría ser Carteia en la desembocadura del Guadalquivir o la bahía de Algeciras.

<sup>18</sup> La cofa aparece a fines de la Edad del Bronce. De acuerdo con Basch (1997:26 y nota 6) es una innovación de origen cananeo y debía ser ya conocida en Egipto desde comienzos de la XIX dinastía, de acuerdo con su representación en la tumba de Kenamon en Tebas.

que se represente sea una embarcación local fabricada con juncos del entorno. Otra posibilidad es que los trazos verticales (fig. 4.3) representen la galería de remeros (fig. 4.4), como en los barcos de Gazi (MRIIB), Kynos (HRIIC) o Tragana (HRIIC) (véase fig. 4.1) (Wachsmann 1997: figs. 10 y 11). Debajo de éste una representación, muy simple, casi como las de los *barquitos de papel*, de un barco de vela con mástil, dos estays a un lado y un tercero, al otro (fig. 3.3 núm. 6). El séptimo barco navega en dirección contraria de los anteriores, presenta casco alargado, popa recta con timón lateral, dos grandes remos rematados en paletas, otros dos remos de trazado más simple, un mástil desplazado hacia el lado de proa y otros trazos más confusos que Giles y Sáenz (1978(80):29), creen podrían ser obenques, verga y brazas (fig. 3.3 núm. 7). Un último barco, de menor tamaño, y navegando en dirección opuesta, presenta casco alargado con proa curva rematada en un apéndice perpendicular a la misma, tal vez también un espolón, trazos de, al menos, tres remos, popa curva, con una superestructura que según Giles y Sáenz (*ibidem*:29), podría ser un castillo a popa, mástil y dos estays (fig. 3.3 núm. 8).

No sabemos cómo eran los barcos tartésicos y por tanto, no podemos descartar la posibilidad de que, parte al menos de las embarcaciones figuradas sean locales pero, como mínimo dos de las representaciones (fig. 3.3 núm. 2 y 3 y tal vez también las núm. 5, 7 y 8), tienen claros paralelos en otras del Mediterráneo Oriental de fines de la Edad del Bronce o transición a la Edad del Hierro. Su asociación a arte esquemático y el uso de pigmentos similares a los empleados para la realización de otros motivos podría indicar, aunque no necesariamente, su ejecución por parte de poblaciones locales que conocen las características de los barcos del Mediterráneo Oriental, o de pequeños grupos de población foránea asentada entre indígenas.<sup>19</sup>

En cuanto a la razón de su presencia, además de lo antes apuntado, cabe señalar su situación a las *afueras* de Tartessos, por su cercanía al Golfo tartésico que, de acuerdo con la reconstrucción de Gavala (1956 (92)), formaría entonces la desembocadura conjunta del Guadalete y Guadalquivir. Por otra parte, el entorno de la laguna de La Janda podría haber concentrado, como es característico de las zonas húmedas, una gran cantidad y variedad de recursos estacionales, tanto salvajes como domésticos: carne y pescado en salmuera, sal... etc. que podrían haber hecho del entorno de Barbate un punto de apoyo a la navegación. Más si tenemos en cuenta que el verano, época de las navegaciones, coincide con la migración de aves hacia África, el paso por el Estrecho de atúnidos y otras especies que emigran del Mediterráneo al Atlántico, además de la posibilidad de mantener pastando en semilibertad rebaños de bóvidos.<sup>20</sup> Todo ello pudo convertir el área en torno a la desembocadura del río Barbate y la laguna de La Janda en un punto de aguada y abastecimiento en la ruta hacia Tartessos o a los puertos atlánticos de la costa portuguesa.

<sup>19</sup> Curtin (1984:57-8), cuenta a propósito del comercio portugués en África a partir del s. XV, cómo al principio los comerciantes portugueses secuestraban nativos y los llevaban a Portugal para que aprendieran portugués y sirvieran de intérprete en el siguiente viaje. Conforme el comercio fue estableciéndose sobre bases más sólidas se tomó la costumbre de dejar en tierra a un miembro de la tripulación para que fuera reuniendo cargamento para el viaje siguiente. Ello dio lugar a uniones con nativas con el subsiguiente nacimiento de mestizos bilingües, que se convirtieron en mediadores, intérpretes y agentes comerciales.

<sup>20</sup> Sobre el valor de los humedales véase Sanz Donaire 2001.

2° El petroglifo *Auga dos Cebros*<sup>21</sup> fue publicado por Costas et al (1995) y Alonso Romero (1995). Contiene dos tipos de grabados de factura aparentemente diferente.<sup>22</sup> Por una parte, una serie de cuadrúpedos, tal vez ciervos por el pequeño tamaño de las orejas, de cabeza desproporcionada respecto al cuerpo, representado por vaciado de la superficie (Costas et al. 1995:132), en posición de galope y algo toscos en comparación con la iconografía naturalista habitual en los cérvidos del arte rupestre gallego. Bajo ellos y grabado en surco ancho y con pátina, lo que descarta su realización en época reciente,<sup>23</sup> aparece representado un barco del que se ha perdido por desprendimiento del soporte la parte central y asociado al cual algunos autores creen identificar (fig. 4.5) representaciones humanas (Costas et al 1995b:126).

De acuerdo con Alonso Romero (*ibidem*), el petroglifo se grabó sobre una roca casi plana,<sup>24</sup> situada al pie de un arroyo, aproximadamente a 1 Km. de distancia del mar y dominando la ensenada de Oia que queda a su izquierda. El hallazgo se localiza en la feligresía de San Mamed de Pedornes, término de Santa María de Oia. Un aspecto interesante que señala éste autor (*ibidem*:137), es que San Mamed se emplaza ante un tramo de costa rocosa y peligrosa para la navegación, llena de piedras y bajos en el tramo que va de la Guardia a Bayona y en el que, el único puerto existente en la actualidad es el de Oia, una pequeña ensenada rodeada de bajos y por ello, de acceso difícil para embarcaciones que no sean de fondo plano.

El barco representado corresponde, a mi juicio, al mismo tipo de embarcación que aparece representado en contextos del Heládico reciente IIIB2-C. Esto es, un barco alargado, con proa y popa elevadas y rematadas, la primera en un motivo circular ¿parte de la representación de un prótomo de ave?, y popa, en un extremo ensanchado, tal vez asimismo, representación estilizada de un prótomo de ave. Presenta mástil y dos estays a cada lado. Muy significativo es el motivo escaleriforme figurado en el casco, que sugiere la presencia de una galería de remeros. Los mejores paralelos están en los barcos de Tragana (fig. 4.1), Gazi (fig. 4.3), Dramasi (fig. 4.6), o Phylacopi (fig. 5.1), todos datables entre fines del s. XIII a.C. y mediados del s. XII a.C.

Peña y Rey (2001:57), mencionan un segundo grabado en otro petroglifo del municipio de Oia y, en efecto, Costa et al (1995:135), recogen un segundo barco con palo mayor y lo que podrían ser dos estays, uno a cada lado. La representación del casco, con proa recta, prolongada en un trazo de lo que parece ser la roda o, tal vez, el espolón, y popa curva y vuelta hacia dentro (fig. 5.2), recuerda poderosamente la esquemática representación de un barco de *tipo Egeo* que hemos visto en Haifa (vide supra fig. 1.3). Desgraciadamente desconozco su contexto de aparición, por lo que es difícil aventurar algo acerca de su relación respecto a la costa o su visibilidad desde o hacia ella.

De nuevo, como en los casos de Tell Nami, Marsa Matruh o la Laja Alta, los grabados aparecen en relación con la presencia de un único puerto practicable en una costa difícil y peligrosa. Algo que resulta sorprendente es lo detallado y realista de la representación del barco Egeo de Oia (fig. 4.5), más propio de otro tipo de soporte como cerámi-

<sup>21</sup> De acuerdo con Manuel Santos Estévez (comunicación personal), el topónimo no es correcto.

<sup>22</sup> Santos Estévez comunicación personal.

<sup>23</sup> Santos Estévez comunicación personal.

<sup>24</sup> El petroglifo se encuentra en una zona hundida y semioculta, poco visible, según Santos Estévez tesis doctoral inédita.

ca que sobre roca, en la que las propias condiciones del soporte favorecen el esquematismo de la representación. A ello se une lo infrecuente y escasamente convencional en el arte rupestre gallego de la representación de la manada de ciervos corriendo del mismo petroglifo.<sup>25</sup> ¿Son coetáneos?. ¿Se trata de dos manos diferentes –indígena en un caso y mediterráneo en el otro?, ¿de indígenas estrechamente familiarizados con las características de un barco, seguramente diferente de las embarcaciones locales?, ¿de un pequeño grupo de marinos y comerciantes foráneos asentados entre la población local?. Es algo para lo que no creo que exista respuesta posible. Lo que sí es plausible es pensar que en este caso, como en Laja Alta, se trata de puntos de apoyo en una ruta, lugares de aguada y aprovisionamiento, más que puertos de destino.

3º *El petroglifo de Borna* fue publicado en 1974 por Alonso Romero (fig. 5.3). Se localiza en una roca granítica orientada N/S, con su mitad inferior, donde aparecen los barcos, mirando hacia la ensenada de Borna que pertenece al término de Meira y a la Península de Morrazo (fig. 5.3). Es un petroglifo polémico por cuanto para su primer publicador (Alonso Romero 1974), sería prehistórico y sus representaciones, cazoletas, antropomorfos, cruciformes, dos estrellas de cinco puntas y posibles representaciones de barcos, datables en la Edad del Bronce y con paralelos en la iconografía de embarcaciones atlánticas. Para la mayor parte de los especialistas en arte rupestre gallego sin embargo, (Peña & Vázquez 1979:100; García & Peña 1980:79; Peña y Rey 2001:30), cruciformes y «embarcaciones», son modernas, e incluso se cuestiona la interpretación como tales de algunos grabados en V, que delatarían el uso de un instrumento metálico y que indicarían una cronología tardía. En concreto, para García Alén y Peña Santos (*ibidem*), se trata de grabados de término y delimitación de parroquias. La autora de este texto no ha visto personalmente el petroglifo ni es especialista en arte rupestre gallego, por lo que no puede sino seguir el criterio de los especialistas. Los motivos que Alonso Romero (1974) interpretó como barcos, ciertamente son muy sugerentes. Todos, como señalaba éste autor (*ibidem*: 295), se localizan en la mitad inferior de la roca granítica, mirando a la ensenada de Borna. Nueve de estos motivos forman un surco cóncavo con los extremos vueltos al exterior y sugieren embarcaciones de casco redondo similares a las mediterráneas de *tipo chi-priota*.<sup>26</sup> Otras dos, de mayor tamaño, parecen representar embarcaciones de casco recto y alargado, con proa y popa elevadas y rematadas en prótomo de animal. De nuevo es tentador, si no fuera por la técnica aparentemente moderna del grabado, compararlo con los barcos de guerra egeos de fines de la Edad del Bronce. De modo que, de no ser, no tanto por los motivos cruciformes que se han podido añadir con posterioridad, como por la técnica de ejecución y el surco profundo en V (García Alén & Peña Santos 1980:79), que indicaría una factura tardía, cabría aceptar la posibilidad de que se tratara de la representación de barcos prehistóricos y, posiblemente, mediterráneos.

<sup>25</sup> Santos Estévez, tesis doctoral inédita.

<sup>26</sup> Ciertamente su adscripción a un tipo mediterráneo viene determinada por el hecho de que conocemos la iconografía de las embarcaciones mediterráneas, pero no sabemos cómo eran los barcos atlánticos, salvo las barcas para el tráfico fluvial. Los barcos representados en los petroglifos escandinavos tienen, en mi opinión, mucho más que ver con la iconografía de los barcos mediterráneos – como los carros que también se representan en ellos – que con embarcaciones atlánticas.

## LOS GRABADOS DE BARCOS EN SU CONTEXTO HISTÓRICO

Admitir la presencia de barcos mediterráneos en contextos geográficos y sociales tan ajenos y lejanos como los de la Península Ibérica, supone poder demostrar, por una parte, la existencia de innovaciones técnicas que posibilitaran viajes a largas distancias y la llegada a los confines del mundo conocido, como es, no ya el Mediterráneo Occidental, sino a la costa atlántica, navegando contra corriente y con vientos de poniente, como los que, en verano dominan en el Atlántico (Ruiz-Gálvez 1998: cap. 3º). En segundo lugar, implica la posibilidad de incardinar tales innovaciones de índole técnica en el contexto de unas coyunturas sociales y económicas que justifiquen el enorme esfuerzo humano, técnico, económico, político, y no menos importante, mental, que tuvo que suponer la apertura y sostenimiento de nuevas y lejanas rutas (Ruiz-Gálvez Priego 1993:46; y *en prensa*).

### 1. Innovaciones técnicas

La excepcional fortuna de que se conserve el cargamento, el ajuar doméstico y parte del casco del pecio de Uluburum, lo que permite calcular para este una eslora de, al menos 15 m. y 20 Tm. de carga (Pulac 1997, 2000 y 2001:13), hacen de él la prueba de la existencia, desde el s XIV BC,<sup>27</sup> de barcos que reúnen al menos dos de los tres requisitos para la navegación de altura: autonomía y capacidad de carga (McGrail 1991:88-9). Otras evidencias, de tipo textual e iconográfico, confirmarían la existencia para esa fecha de barcos grandes y con capacidad para navegar por el Mediterráneo en sentido contrario a las agujas del reloj, como señala la presencia de material cretense en Apis o Marsa Matruh (*vide supra*) (Negbi 1994:91). El tercer requisito, la orientación nocturna y la posibilidad de navegar sin acostar al anochecer, tradicionalmente se considera adquirido no antes de la Edad del Hierro por los fenicios, según nos transmite la tradición (Plinio Hist. Nat. VII, 57; Estrabón Geog. I).

Pero, si mi argumento es que el barco del petroglifo Laxe Auga dos Cebros y parte, al menos, de los de Laja Alta son barcos mediterráneos de fines de la Edad del Bronce o transición a la Edad del Hierro, *grosso modo* del HRIIIC-Submicénico, ello supone aceptar que, al menos desde esas fechas se practica navegación de altura y por tanto, se posee la capacidad de navegar de noche orientándose por las estrellas. Pues, amén de la amplia zona sin avistamiento de tierra entre el Tirreno, punto más cercano a la Península donde está documentada la presencia de comercio micénico y postmicénico,<sup>28</sup> la distancia desde cualquier punto del Mediterráneo Central<sup>29</sup> es lo suficientemente grande como para pensar que, en términos comerciales, no compensara recorrerla por otro sistema que no fuera ni siquiera el de gran cabotaje, sino únicamente la navegación de altura.

Hay indicios sin embargo de que, en contra de lo que relata la tradición textual, la navegación nocturna pudo practicarse ya, al menos, desde fines de la Edad del Bronce en el Mediterráneo Oriental. Así, Frost (2001:67 y fig. 9) interpreta como faro el templo de Baal Hadad en Ugarit. En su cella se depositaron, tal vez como exvoto, cinco pesadas

<sup>27</sup> B.C. implica que se está usando cronología absoluta, en este caso dendrocronológica.

<sup>28</sup> V. Guerrero (com. pers), opina que la ruta más plausible desde el Centro del Mediterráneo a la península, de acuerdo con vientos y corrientes, es la del Golfo de León y costa catalano-levantina.

<sup>29</sup> No digamos desde el Este del Mediterráneo.

anclas de piedra de una perforación y tipo levantino y parece haber estado por tanto, vinculado a gentes del mar. El templo tenía forma de torre elevada sobre una plataforma, cuya altura se calcula en 20 m, y se situaba en la cima de la acrópolis de la ciudad la cual, a su vez, se elevaba otros 20 m. sobre el nivel del mar, que distaba apenas 2 km del templo. Ello haría, siempre según esta autora (*ibidem*:68), que el templo en forma de torre fuera visible desde alta mar por los pilotos que se dirigieran a Ugarit, y que no pudieran encontrarlo guiándose por el llamativo color blanco de los farallones de caliza en torno al puerto, al cual se debe su actual nombre árabe de *Minet-al-Beida*, que por estar muy bajos, sólo se verían desde cerca de la costa. El templo remataba en una azotea o terraza en la cual, de acuerdo con el texto de una tablilla recuperada en las excavaciones del sitio, se quemaban las ofrendas a la divinidad. De ello deduce la autora (*ibidem*) su uso como protofaro, habida cuenta, además, que las condiciones de visibilidad en el área no son siempre buenas y que son frecuentes nieblas costeras al amanecer y atardecer por lo que, en sus palabras: «(*contrary to archaeological theory*) *the ancients often had to sail by night*» (Frost 2001:68).

A favor de la propuesta de Frost estaría la presencia de diez lamparillas de pared y cuatro lucernas de pico en el pecio de Uluburum (Pulac 2001:fig. 4), innecesarias, sobre todo las primeras, si al atardecer el barco acostumbrara a ganar la costa para que la tripulación pasara la noche al aire libre en una playa. Asimismo, la iconografía egipcia permite reconocer la presencia de ánforas perforadas y conteniendo una lámpara en su interior, usadas como luces de posición en los barcos. Así es como Gasull (1986:fig. 1 y p. 197), interpreta la representación de ánforas sobre la proa de dos de los barcos cananeos representados en los frescos de la tumba de Kenamon, alcalde de Tebas, del s XIV a.C.

Así pues, entre los s. XIV a.C y XII a.C, se desarrollaron barcos en el Este del Mediterráneo mayores y más marineros, con roda, cofa, luces de posición, castillo de proa, candaliza y con, ello, más espacio libre en el puente para más tripulación o más carga<sup>30</sup> y, al menos desde el s. XIII a.C., también, barcos de guerra, con galería de remeros, más rápidos y autónomos que los comerciales a vela, pero susceptibles, como más tarde cuenta Heródoto de las pentacóntera foceas, de ser también usados con fines mercantiles. En resumen, parece que entre los s. XIV a.C. y XII a.C. y no antes, se dan las precondiciones, desde el punto de vista técnico, con las innovaciones en construcción naval, y desde el logístico, con la presencia *micénica*<sup>31</sup> en el Tirreno, que hacen factible emprender una nueva ruta hacia los confines occidentales del Mediterráneo y más allá. Esto es, es a partir de ahora cuando se da un contexto histórico que puede hacer comprensible la iconografía de barcos como los de Laja Alta o Auga dos Cebros.

## 2. Testimonios arqueológicos de comercio fenicio en la Península Ibérica

En los últimos veinticinco años, la visión de la presencia micénica en el Centro-Oeste del Mediterráneo ha ido cambiando, gracias a los descubrimientos, no sólo de importaciones, sino, sobre todo de manufacturas micénicas realizadas en Italia y Cerdeña (Jones & Vagnetti 1991; Vagnetti & Jones 1988; Lo Schiavo 2003).

<sup>30</sup> Esto último de acuerdo con la interpretación que A. Sherratt (1994) hace de la iconografía de los barcos de Medinet Habu.

<sup>31</sup> *Sensu lato*, pues también hubo, al menos chipriotas y tal vez cretenses y gentes de las islas de Asia Menor.

Al calor de estos descubrimientos se ha creído poder también detectar una presencia de comercio mediterráneo en la Península, ya desde mediados del IIº Milenio a.C., esto es, coetáneo al menos, con los momentos finales de la Cultura de El Argar, algo, por cierto, que ya fue sugerido por Schubart (1976), a propósito de las copas argáricas (véase Martín de la Cruz 1994). El problema es la alta cronología de los contextos argáricos en el que elementos de supuesto origen mediterráneo, como copas, cuentas segmentadas de fayenza o altares *de cuernos*, aparecen; pues en estos momentos contamos con suficientes dataciones radiocarbónicas bien contextualizadas, como para poder afirmar que la Cultura de El Argar ha desaparecido ya al, menos, a fines del s. XVI BC (Castro et al 1996:126). Son fechas en que sí hay presencia micénica en el Tirreno (Vagnetti 1993), pero, aparentemente aún no en Cerdeña, y en las que yo al menos, no conozco ni innovaciones en ingeniería naval, ni coyunturas políticas o incentivos económicos que me permitan creer en una presencia de comercio micénico hacia la Península Ibérica. Los supuestos hallazgos orientales en la Península son, además, de origen y cronología variopintos: anatólicos, egipcios o egeos, o, como en el caso de un cilindro sello sirio y un collar de pasta vítrea y ámbar encontrados en Vélez Málaga hacia 1870 (Martín de la Cruz 1994), desconocemos el contexto y circunstancias del hallazgo, si de verdad procedían de un hallazgo arqueológico y no del tráfico de antigüedades. Tampoco cabe descartar que aparecieran en contextos fenicios, pues la presencia de *antigüedades*, bien procedentes del expolio de tumbas, bien como parte de la *invención* de unos orígenes aristocráticos por parte de nuevas clases mercantiles emergentes, no es infrecuente en tumbas heroicas de época submicénica y geométrica griega o en las de poderosas familias fenicias de inicios del Primer Milenio a.C. (Ruiz-Gálvez *en prensa*).

Más consistente es la evidencia, a partir de fines de los años 80, de la presencia de cerámica a torno en contextos indígenas del sur de la Península. Es el caso de varios fragmentos de cerámica a torno procedentes del sitio granadino de Purullena. Los mismos corresponden a un soporte y a un contenedor, y se hallaron en el interior de una cabaña de adobe perteneciente a un poblado de *Bronce Tardío* o postargárico, y con cerámicas tipo *Boquique* y algunas excisas. Dos dataciones, la primera (GrN-7284), obtenida sobre trigo carbonizado del interior del contenedor y, por tanto, muy fiable, y la segunda, (GrN-7825) de carbón procedente de un nivel de incendio de una casa del *Bronce Tardío* (Arribas 1976: nota36), ofrecen unos contextos muy altos de GrN7285 3160±35 BP (1520 cal BC (95,4%)1320 cal BC) y GrN7284 3095±35 (1440 cal BC (95,4%)1260 cal BC),<sup>32</sup> que nos situarían, al menos, en fechas de s XV-XIII cal BC. En cuanto al posible origen de ambos recipientes, nada se sabe, pero los análisis por activación neutrónica indican que estos fragmentos proceden del mismo taller en el que se fabricaron otros a torno no decorados, descubiertos en el yacimiento cordobés de Llanete de los Moros (Montoro) (Martín de la Cruz 1994). Es este un asentamiento que controla la salida de Sierra Morena desde el puerto de El Rey y el cruce del vado del Guadalquivir medio. Sus materiales, *Boquique* y excisión, permiten situarlo en contextos de *Bronce Tardío*. Pero si el nombre del sitio es internacionalmente conocido, ello se debe, sobre todo, al hallazgo de dos pequeñísimos fragmentos de cerámica a torno. Que se trata de cerámica micénica parece indudable y su análisis por Activación Neutrónica señala que proceden del taller Micenas-Berbatí en la Argólida. En cuanto a su cronología, tradicionalmente situada entre s. XIV-XIII a.C., se

<sup>32</sup> Programa de calibración Oxcal.3.5.



basa, a mi juicio, en un argumento circular. Podzuweit (1990), quien estudió ambos fragmentos, señala la dificultad que entraña su identificación por lo extremadamente pequeño del tamaño de ambos. Respecto al fragmento de pie, el autor indica (*ibidem* 53), que por la calidad de la pasta y del tratamiento de la superficie, podría corresponder a cerámicas de HRIIIA y IIIIB, pero que la dificultad de reconstruir la forma concreta a la que pertenece impide una cronología precisa. El autor considera que su cronología debe ser anterior a fines de HRIIIB o al HRIIIC, porque en esos momentos es poco frecuente que los pies de copas aparezcan pintados por dentro y por fuera (*ibidem* 53), pero tampoco se atreve a definirse sobre forma y cronología. Apenas apunta que puede ser una forma abierta y tratarse de un *cráter* con asas en ángulo recto y pie cónico, y entonces se dataría en HRIIIA1-B2; o de una forma cerrada, y entonces su datación sería HRII (*ibidem* 54). Más dificultosa aún es la identificación del segundo fragmento, que lleva una ancha banda de pintura oscura en la superficie externa y es de buena calidad. El autor (*ibidem* 55), especula sobre si podría tratarse de una taza o cubilete y entonces tendría una cronología HRIIA2-III A, o de un cuenco, y entonces se dataría en HRIIIB. La definitiva adscripción cronológica parece estar determinada más porque el autor (*ibidem* 56) sigue la cronología de Schubart para la fase Cogotas I o postargárica, (s XIII a.C.), a la que corresponde el contexto indígena en que aparecieron estas cerámicas micénicas –lo que es un argumento circular– y porque las cerámicas del HRIIIC tienen, por lo general, un tratamiento de superficie peor y suelen ser de fabricación local, que porque haya criterios seguros y objetivos de identificación de los fragmentos de cerámica micénica. En cuanto al contexto arqueológico al que se asocian éstos, permite aún menos precisiones. En concreto, del nivel al que pertenecen los fragmentos de cerámica micénica procede una datación sobre carbón de CSIC795 3060±60 (1440 cal BC(95,4%)1120 cal BC), corroborado por otra datación del nivel superior y por tanto, *postquem* de CSIC974 3020±60 (1420 cal BC (95,4%)1050 cal BC). Existe otra datación para cerámicas a torno similares las de Purullena, y asociadas a otras indígenas tipo Cogotas I, CSIC624 2900±50 (1260 cal BC (95,4%)920 cal BC).<sup>33</sup> Las tres en conjunto, marcan un margen de tiempo muy amplio que puede ir, en términos de cronología heládica, entre HRII a III C y Submicénico, por lo que no ayuda, al menos a mí, a situar claramente el contexto de estas cerámicas y las a torno no decoradas de Purullena las cuales, aparentemente, proceden del mismo taller que las a torno no decoradas de Montoro, pero presentan, como vimos, una cronología muy diferente.

Otras cerámicas a torno procedentes del yacimiento almeriense de Gatas nunca han sido, hasta donde sé, publicadas, por lo que ignoro forma y contexto a los que se asocian. Tampoco está claro el contexto, precolonial o no, de un soporte a torno procedente de Carmona. Como tampoco está claro si es submicénico o jónico, un recipiente a torno, de forma globular, con dos asas y decoración de bandas y ondas pintadas en marrón, hallado, por desgracia, fuera de contexto arqueológico en el cerro de San Juan de Coria (Sevilla) (Belén 1993:fig. 4 núm. 4 y p. 42) y otros recipientes a torno de contexto igualmente poco claro, dados a conocer en los últimos años (Almagro & Fontes 1997: fig. 5 núm. 1).

Elementos claramente mediterráneos como los carros, espejos o instrumentos musicales que aparecen en las estelas del SO (Galán 1993; Celestino 2001), carecen, por su propio contexto de aparición, de una asociación arqueológica capaz de ofrecernos una crono-

<sup>33</sup> Otras dos dataciones asociadas a estas cerámicas a torno son escasamente útiles por su alta desviación estándar de 110 y 130 años.

logía ajustada. Otros posibles objetos de raíz mediterránea, como las cerámicas pintadas geométricas o de retícula bruñida interna o externa, carecen de prototipos exactos y su adscripción al mundo *geométrico*, sensu lato, es cuestión de interpretación (Cáceres 1997; Ruiz-Gálvez 1993:56) y por ello, de que compartamos o no, tal interpretación, y sólo las fíbulas de codo nos dan una pista, aunque, dada la ausencia de dataciones radiocarbónicas para contextos a ellas asociadas en el Este y Centro del Mediterráneo, tenemos que usar las dataciones absolutas de la Península Ibérica, lo cual es también problemático porque sólo excepcionalmente aparecen en contextos funerarios o habitacionales, siendo lo más frecuente su hallazgo en depósitos, por lo que la fecha radiocarbónica para estos objetos es, por lo general, una datación *post quem*. Lo que sí parece cierto es que todos estos objetos aparecen en contextos claramente de Bronce Final peninsular, es decir, a partir del 1300 BC en adelante y, en especial, en los dos últimos siglos del IIº Milenio BC.

En consecuencia, creo que el único criterio, hoy por hoy seguro y fiable de la presencia de un comercio mediterráneo en la Península Ibérica anterior a la colonización fenicia, es la presencia de objetos de hierro en contextos arqueológicos claros y bien datados, y anteriores a mediados/fines del s IX cal BC. en que los fenicios están presentes en la península Ibérica (Aubet 1994; Ruiz-Gálvez 1995, 1998:cap. 7 y 1998b; Torres 1998), pues, hasta la introducción de la siderurgia por los fenicios a fines del s IX cal BC, todo objeto de hierro que aparezca en contexto arqueológico fiable en la Península Ibérica tiene que ser necesariamente importado, y dado que los micénicos no conocieron el hierro, tiene que haber llegado por otras vías y en época postmicénica pero preferencia. Este criterio, además, sirve para reforzar y hacer más comprensible la aparición en algunos de estos mismos sitios donde aparece hierro, de otros objetos de procedencia mediterránea como el ámbar báltico de los castros beirano de Moreirinha (Beck & Vilaça 1995) y Baiões (Vilaça et al 2002), las cuentas de pasta vítrea de los Alegrios, Monte do Trigo o Cachouça o las pinzas cosméticas de Monte do Frade y Monte do Trigo (Vilaça 2000:35), además de la presencia de pesos de balanza (Vilaça en prensa b).

En 1998 recogí una serie de sitios que reunían estas características (Ruiz-Gálvez 1998: cap7:297 y ss). A ellos hay que añadir ahora una reciente recopilación obra de Senna-Martínez (2000) y otra, (en prensa) de Vilaça. Veámoslos rápidamente:

Excluyendo del listado el tesoro de Villena porque carece de contexto arqueológico asociado y de fecha radiocarbónica y la Ría de Huelva, porque por la recuperación del fragmento de hierro del depósito, durante el dragado de la ría, podría haber la duda de que se depositara en la misma época que el conjunto de armas, aún nos queda un amplio listado.

1º *Peña Negra* (Crevillente, Alicante). De la escombrera situada al exterior de un taller de fundidor correspondiente a las fases finales del asentamiento de Bronce Final o Peña Negra I procede un fragmento informe de hierro. Ya en su momento (*ibidem*:297-98 y apéndice II de C14), planteé que no se podía descartar la posibilidad de que el hierro hubiera llegado ya en contextos de comercio fenicio porque, aunque en la base de la escombrera había dos fíbulas de codo y fragmentos de moldes de metalurgia atlántica tipo *Baiões* mal llamada Vénat,<sup>34</sup> en su nivel superior se documentó una típica fíbula de doble

<sup>34</sup> Vénat es un depósito de fundidor de material heterogéneo. Pero las únicas evidencias de fundición de ese tipo de metalurgia están en la Península Ibérica, en castros portugueses como Baiões, en el Soto de Medinilla y en Peña Negra.

resorte. Las dataciones CSIC360 Peña Negra  $2690\pm 50 = (970 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 790 \text{ cal BC})$  Fase Peña Negra I Bronce Final; CSIC484, Peña Negra  $2670\pm 50 = (930 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 780 \text{ cal BC})$  Fase Peña Negra I Bronce Final; CSIC410 Peña Negra  $2580\pm 50 = (840 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 520 \text{ cal BC})$  Fase Peña Negra I Bronce Final; y CSIC392 Peña Negra  $2570\pm 50 = 830 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 529 \text{ cal BC})$  Fase Peña Negra II Orientalizante del sitio, que a mi juicio son totalmente coherentes con su contexto, dibujan en especial las dos últimas, un momento entre fines de la Edad del Bronce y los inicios de la Edad del Hierro. Por ello y por la presencia de una fíbula de doble resorte, no se puede descartar que el objeto de hierro llegara con el comercio fenicio.

2° *Monte do Frade* (Beira Interior). Del sitio, excavado y publicado por Raquel Vilaça (1995), procede un cuchillo de hierro afalcatado acompañado de material de Bronce Final local localizado en la capa 3, sin que ningún otro objeto permita pensar en la presencia fenicia. A este nivel se asocia una datación radiocarbónica escasamente indicativa por su alta desviación estándar (ICEN 970  $2780\pm 100 = 1260 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 790 \text{ cal BC}$ ). Sin embargo, otras dos dataciones procedentes del nivel superior, y por tanto más reciente, sí lo son. Se trata de las muestras ICEN 971 ( $2850\pm 45 = 1190 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 890 \text{ cal BC}$ ) y GrN 19660 ( $2805\pm 15 = 1000 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 900 \text{ cal BC}$ ), que señalan una fecha *ante quem* para la capa 3 en al que aparece el cuchillo de hierro, claramente anterior a cualquier presencia fenicia en el área.

3° *Moreirinha* (Beira Interior), asimismo publicado por Vilaça (1995:211-37). De la capa 2, principal momento de ocupación, proceden un cuchillo afalcatado, otros dos, fragmentados, y una sierra. De la capa 2 proceden las muestras sobre carbón ICEN 835 ( $2910\pm 45 \text{ BP} = 1260 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 940 \text{ cal BC}$ ) que representaría un momento de vida del poblado y Oxa 4085 ( $2780\pm 70 \text{ BP} = 1130 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 800 \text{ cal BC}$ ), de alta desviación estándar asociada a la construcción y uso de un hogar. Otras dos muestras sobre carbón de la capa 3 infrapuesta y más antigua, las ICEN 834 ( $2940\pm 45 \text{ BP} = 1310 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 1000 \text{ cal BC}$ ) y GrN-19669 ( $2785\pm 15 \text{ BP} = 1000 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 840 \text{ cal BC}$ ), son en realidad, la misma muestra dividida y datada por diferentes laboratorios pero con resultados no coincidentes, según Vilaça (*ibidem*:237), debido al tratamiento de homogeneización a que fue sometida la muestra. La muestra ICEN835 a la que se asocian los objetos metálicos señala claramente un momento anterior a cualquier presencia fenicia en la zona.

4° *Castelejo* (Beira Interior), de nuevo excavado y publicado por Vilaça (1995:111). De la capa 1 procede un fragmento de clavo de hierro de cabeza circular. Lamentablemente, ninguna de las tres dataciones radiocarbónicas del sitio son útiles por proceder de madera seguramente fósil (*ibidem*:123). No obstante, ningún elemento, cerámico o metálico del sitio invita a pensar en un momento tardío con presencia fenicia.

5° *Monte do Trigo*, (Beira Interior). Conjunto de objetos de hierro en contextos indígenas de Bronce Final (Vilaça, en prensa).

6° *Baiões* (Beira Litoral). Del famoso depósito de fundidor conteniendo un escoplo de hierro enmangado en un objeto tubular de bronce de tipología atlántica, procede una datación, (GrN-7484 Señora da Guia,  $2650\pm 130 = (1150 \text{ cal BC } (95,4\%) \text{ } 400 \text{ cal BC}$ )

obtenida sobre astíl de madera y con alta desviación estándar, es poco significativa.<sup>35</sup> Las excavaciones en el castro apenas si se han dado a conocer. No obstante Senna-Martínez (2000b:134-5) indica la existencia de materiales modernos, como cerámica estampillada con motivos en SS y círculos concéntricos, posiblemente fabricados a torno (Silva 1986), procedentes, al parecer, de un sondeo realizado al SO de la capilla que da nombre al sitio, y por tanto, en el lado contrario de donde aparecieron las cerámicas y objetos metálicos del Bronce Final. Por ello, y a pesar de la datación radiocarbónica, poco precisa por su alto error de laboratorio, yo no veo pruebas claras en los materiales del poblado de Baiões que me permitan pensar en una presencia fenicia (En contra de la opinión de Senna-Martínez & Pedro 2000). Por el contrario, la presencia de chatarra, en parte del centro del Mediterráneo, como el pebetero en forma de carrito, me parece que refleja unas rutas *indígenas* preferencias.

7º *Outeriro dos Castelos* (Beijós, Beira Litoral). Publicado por Senna-Martínez 2000. Del sitio procede un cuchillo afalcado y otros fragmentos irreconocibles, procedentes de un suelo de ocupación del área intermedia del sector B. Para esta fase existe una datación radiocarbónica del sector A (SAC-1539 2960±45 BP=1370 cal BC(95,4%) 1010 BC). Esta datación antigua, preferencia, para la presencia de hierro en el sitio vendría reforzada por la presencia en la ocupación superior del nivel A de una fíbula de doble resorte, delatora de la presencia fenicia en el área, a la que se asociaría una datación de inicios del Primer Milenio BC (Sac-1524 2610±60 = (910 cal BC (95,4%) 520 cal BC) (ibidem:56).

Otros hallazgos de hierro, como los de Quinta do Marcelo, Almada (Senna-Martínez 2000:Quadro III), los de Cachouca (Beira Interior) (Vilaça en prensa), los del corte II de São Julião (Minho), Torroso I y II (Pontevedra) o Soto de Medinilla nivel 9 (Valladolid) por su contexto radiocarbónico y arqueológico, así como la presencia en algún caso de una fíbula de doble resorte en el sitio, es probable que deban ser ya atribuidos a la presencia fenicia en la Península (Ruiz-Gálvez 1998:300-302).

Con todo, tenemos varios casos claros de presencia de objetos de hierro en contextos claramente precoloniales. No deja de tener relevancia el hecho de que todos ellos sean sitios atlánticos, algunos relativamente tierra adentro, pues hace más creíble la representación de un barco de *tipo Egeo*, al menos en el petroglifo de Auga dos Cebros si no en el de Borna, y hace también más comprensible esa dispersión de los topónimos en *oussa*, como Pithecoussa, Siracoussa, Ichnioussa, Pithioussa, Cotinoussa o Ofioussa, tantas veces señalados por Almagro Gorbea y que relaciona con los llamados *Pueblos del Mar* (1995:22). Por cierto, un reciente trabajo de García Alonso (1996:115-9 y mapa 3), señala la abundancia y el carácter antiguo de estos topónimos en el Occidente del Mediterráneo y en Asia Menor, en especial la Jonia asiática, Rodas o Cos. Como, asimismo, cobraría sentido la amplia generalización entre el Mediterráneo y el Atlántico del sistema de peso minorasiático,<sup>36</sup> que yo creo asociado al comercio *postmicénico* y de tipo oportunista (Ruiz-Gálvez 1998:cap 7 p. 313-15; 2000 y 2003), en que pudieron estar implicados gru-

<sup>35</sup> En mi libro *La Edad del Bronce en la Europa Atlántica*, apéndice 2, se recoge erróneamente como procedente de Baiões la datación ICEN-487 2810±100, que en realidad pertenece al castro de Santa Luzia. Debo esta aclaración a Raquel Vilaça.

<sup>36</sup> Es a Eduardo Galán a quien se debe el mérito de haber reconocido este sistema de peso en los tesoros tipo Sagrajas-Berzocana (Galán & Ruiz-Gálvez 1996).

pos multiétnicos. Entre otras, poblaciones de Asia Menor, quizá éstas de la Jonia asiática o, tal vez otras chipro-ugaríticas, como sugieren Mederos (2002) y López Pardo (2003:18 y en prensa). Este último autor señala recientemente la complicidad entre tirios, eubeos, samios y rodios en los primeros momentos de la colonización, como se desprendería, por ejemplo de la similitud de los topónimos griegos y fenicios para las islas Baleares (*ibidem* en prensa). Es una lástima que la propuesta de estudio de la navegación atlántica prefenicia, a partir de la catalogación de las anclas de piedra procedentes de museos y hallazgos submarinos, que en su día realizó Simplicio (1999) siguiendo los trabajos de Honor Frost, nunca se llevara a cabo. Pues, si bien es cierto que este tipo de anclas ha gozado de una vida dilatada en el tiempo, los análisis arqueométricos que se están realizando de anclas bien datadas de la costa de Anatolia (Evrin et al 2002), resultan muy prometedores, en cuanto a la posibilidad de discernir las características de las anclas de la Edad del Bronce del este del Mediterráneo y con ello, trazar las rutas más frecuentes. Un trabajo de este tipo ha sido ya llevado a cabo en el Mediterráneo Central (Lo Schiavo 1995), y valdría la pena tener en cuenta hallazgos como el del ancla de piedra del Cerro de San Juan de Coria, que, como bien señala María Belén (1993:49), podría tratarse de una ofrenda depositada en el templo allá situado, al igual que se hacía en los griegos o en los de Kition o Ugarit.

Y si aceptamos una presencia de comerciantes multiétnicos e independientes actuando en Occidente antes de la implantación de las colonias, tal vez resulte ahora comprensible la presencia de escritura o de marcas y sistemas de notación sobre cerámica indígena de retícula bruñida o sobre un soporte de larguísima tradición indígena, como eran las estelas. Pues la elección de tales soportes no es gratuita. Antes bien, supone que, algunos indígenas al menos eran capaces, bien de escribir, o bien al menos, de entender lo que estaba escrito sobre un soporte que les era habitual. Y explicaría esos rasgos arcaicos en las escrituras tartessia y sudlusitana que señala Rodríguez Ramos (2002:213), como son la presencia, al estilo ugarítico, de algunos signos para indicar vocales. Tal vez esos indígenas que escribieron o para quienes estuvieron destinados grafitos y estelas epigráficas eran los mismos que usaban un sistema estándar de peso minorasiático para las transacciones externas, esto es, con agentes mediterráneos. Pues la ventaja del sistema alfabético es el reducido número de sus signos, frente a los numerosos signos de la escritura cuneiforme acadia, de la jeroglífica egipcia o a los silabogramas e ideogramas micénicos; y aún más importante, que el orden de los signos alfabéticos es siempre fijo, no varía, lo que hace fácil su memorización y factible su uso con valor numérico (Ifrah 1997).

## EPÍLOGO

A fines de lo que en el área levantina se denomina *Bronce Tardío*, es decir, sitios asociados a típicas cerámicas Cogotas I con decoración excisa y Boquique,<sup>37</sup> se produce un fenómeno nuevo respecto a las etapas precedentes de la Edad del Bronce, como es la tendencia del poblamiento a situarse en puntos cercanos a la costa. Es, en especial significativa la aparición ahora de pequeños islotes o penínsulas, con escaso espacio útil y limitadas condiciones de habitabilidad, pero que se sitúan en posiciones estratégicas respecto

<sup>37</sup> Esta fase no iría más allá del 1000 BC según las dataciones C14 (Ruiz-Gálvez 1995; Castro et al 1996:165-7)

a la costa y a la intermediación en una ruta comercial. Son los casos de Cap Prim (Alicante), pequeño promontorio con apenas 50 m<sup>2</sup> útiles y que difícilmente pudo ser autosuficiente y estar ocupado durante todo el año, pero que presenta claras evidencias de actividades metalúrgicas, seguramente de tipo estacional, en forma de toberas, moldes y otro repertorio propio de un metalurgo. El caso se repite en otro sitio alicantino, Illeta de Campello, un cabo sobresaliente, de fácil anclaje y posiblemente visible a cierta distancia desde alta mar. De nuevo se trata de un sitio muy pequeño, que difícilmente podría ser autosuficiente o soportar una población permanente, pero donde parece haberse llevado a cabo, de forma estacional, actividades especializadas, tal vez asociadas al bataneo o al curtido o teñido del cuero, como parece deducirse de la documentación de balsas de decantación en el sitio. Cala del Pino en el Mar Menor, con materiales Cogotas, o Punta de los Gavilanes, una pequeña península con ocupaciones en el *Bronce Tardío*, Bronce Final postcogotas y época fenicia, parecen presentar en Murcia, un patrón similar al de los pequeños sitios alicantinos. Es sintomático también cómo, a partir de fechas en torno al 1000 cal BC, estos pequeños sitios parecen ser sustituidos por asentamientos mayores, como Peña Negra en la boca del Sinus Ilicitanus o los Saladares en el curso bajo y más abierto entonces, del río Segura, con cerámicas pintadas pero ya no Cogotas, y situados estratégicamente en relación con una ruta marítima a la que parecen ofrecer bienes y servicios. El paso siguiente es la fundación de factorías fenicias como La Fonteta o de asentamientos a ellos asociados, como cabezo Pequeño del Entany (Ruiz-Gálvez 2001-2002).

Es, exactamente el mismo panorama que la ingente actividad realizada en los últimos años por los investigadores de las islas Baleares permite dibujar para Mallorca y Menorca (Salvà/ Calvo/ Guerrero 2002; Salvà 2001; Calvo/ Guerrero/ Salvà 2001). Según recientes síntesis (*ibidem*), en los siglos finales del II<sup>o</sup> milenio cal BC aparecen tanto en Mallorca como en Menorca asentamientos costeros, bien en islotes o penínsulas que cobijan buenas bahías naturales, que parecen estar estratégicamente emplazados, como sus parientes alicantinos y murcianos, para intermediar y ofrecer bienes y servicios en una ruta marítima que empieza a ser regularmente frecuentada por forasteros. Evidencia de ello es la abundante existencia en estos sitios de contenedores, tal vez para sal o carne salada o ahumada, en forma de tonel de entre 50 y 70 cm de altura y 25 a 35 cm de diámetro, con entalles o protuberancias bajo el borde para asegurar mediante cuerdas una tapadera, tal vez de piel. Y, asimismo, el aumento de los % de estaño en las aleaciones de bronce balearicas de estos momentos. La cronología de sitios naviformes y de otros menorquines con toneles es, lamentablemente, algo imprecisa por el amplio arco temporal de estas,<sup>38</sup> y no hay dataciones de los sitios en islotes, por lo que aparte de que estamos en los últimos siglos del II<sup>o</sup> milenio cal BC, es difícil precisar un momento exacto para la puesta en valor de cara a un tráfico marítimo, de un recurso que, seguramente era explotado e intercambiado previamente en rutas locales.

En cualquier caso, ayudan a comprender y completar un panorama, del que los sitios de Doña Blanca preferencia, Coria del Río, Huelva, y tal vez otros más modestos

<sup>38</sup> Para Hospitalet hay tres muestras sobre carbón, aunque no se especifica si del mismo o de diferentes niveles. Son: UBAR 390 (3140±60 BP= 1530 cal BC(95,4%) 1250 cal BC); UBAR 389 3110±50 BP = (1500 cal BC(95,4%) 1250 calBC) y UBAR 288 3070±50 BP = (1440 cal BC (95,4%)1130 cal BC). Para Canyamel hay una datación sobre fauna UBAR 387 3060±50 = (1430 cal BC(95,4%) 1130 cal BC). Del naviforme menorquín proceden las dataciones sobre fauna de Cala Blanca IRPA-1124 3100±40 BP = (1450 calBC(95,4%) 1250calBC), la d al notas 20 a 23).

como el posible puerto en la desembocadura del Barbate, forman parte y que jalonan una ruta a la que corresponden asimismo castros costeros portugueses y playas informales de fondeadero como aquella en que se descubrió el depósito pontevedrés de Hío (Ruiz-Gálvez 1978), no lejos de Borna, o esa otra de Oia, divisible desde el petroglifo de Auga dos Cebros, todos ellos anteriores a cualquier presencia fenicia en el entorno.

Madrid, verano de 2004

#### AGRADECIMIENTOS

El presente texto es la versión escrita de una conferencia pronunciada el 9 de marzo de 2004 en el Museo de Mallorca, del ciclo «*Metal-lurgs, comerciants i navegants. Les Balears i el Mediterrani a l'Edat del Bronze*» organizado por el *Grup de Recerca Arqueobaleare* de la Universidad de las Islas Baleares. Mi agradecimiento a Víctor M. Guerrero, Tomeu Salvà, Manel Calvo y Joan Fornés por su invitación y su hospitalidad. A la directora del Museo Mallorca, Joana M. Palou, por su amable acogida y a Martín Almagro Gorbea, M<sup>a</sup> Eugenia Aubet Semmler, Eduardo Galán Domingo, Fernando López Pardo, Mariano Torres Ortíz y Raquel Vilaça por leer el texto y por sus enriquecedoras aportaciones.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ALMAGRO GORBEA, M. (1988): «Representaciones de barcos en el arte rupestre de la Península Ibérica. Aportación a la navegación precolonial desde el Mediterráneo Oriental». Madrid, *Actas del Primer Congreso Internacional «El Estrecho de Gibraltar»*. Ceuta 1987. P. 389-98.
- ALMAGRO GORBEA, M. (1995): «La navegación prehistórica y el mundo atlántico». En V. Alonso Troncoso (coord.): *Guerra, exploraciones y navegación. Del mundo antiguo a la edad moderna*. Universidade da Coruña, colección: cursos, congresos e simposios núm. 13, p. 13-35.
- ALMAGRO GORBEA, M.; FONTES, F. (1997): «The introduction of wheel-made pottery in the Iberian Peninsula: Mycenaean or preorientalizing contacts?» *Oxford Journal of Archaeology* 16(3), p. 345-61.
- ALONSO ROMERO, F. (1974): «Hallazgo de un petroglifo con representaciones esquemáticas de embarcaciones de la Edad del Bronce». *Zephyrus* XXV, p. 295-308.
- ALONSO ROMERO, F. (1993/95): «La embarcación del petroglifo *Laxe Auga dos Cebros*, (Pedornes, Santa María de Oia, Pontevedra)». *Actas del XXII Congreso nacional de Arqueología* (Vigo 1993) Vol. II, p. 137-45.
- ARRIBAS, A. (1976): «Las bases actuales para el estudio del Eneolítico y del Bronce en el Sudeste». *Cuadernos de Prehistoria de la Universidad de Granada* núm. 1, p. 139-156.
- ARTZY, M. (1994): «Incense, camels and collared rim jars: desert trade routes and maritime outlets in the Second Millenium». *Oxford Journal of Archaeology* 13(2) p. 121-47
- ARTZY, M. (1997): «Nomads of the sea». En S. Swiny; R. L. Hohfelder; H. W. Swiny (eds): *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*. Atlanta, Georgia, Scholars Press p. 1-16.
- ARTZY, M. (1998): «Routes, trade, boats and “Nomads of the Sea”». En S. Gitin; A. Mazar; E. Stern (eds): *Mediterranean Peoples in transition. Thirteenth to Early Tenth Centuries BCE*. Jerusalem, Israel Exploration Society p. 439-48.
- AUBET SEMMLER, M<sup>a</sup> E. (1994): *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*. Barcelona, ed. crítica, 2<sup>a</sup> edición aumentada y corregida.

- BARROSO, C. (1980): «Nuevas pinturas rupestres en Jimena de la Frontera (Cádiz: Abrigo de Laja Alta)», *Zephyrus* 30-31: 23-42.
- BASCH, L. (1997): «Une représentation de navire de type égéen dans l'oasis de Dakhleh (Égypte) vers 1200 av. J.-C.». En S. Swiny; R. L. Hohfelder; H. W. Swiny (eds): *Res Maritimae. Cyprus* Press p. 17-29.
- BECK, C. & VILAÇA, R. (1995): «The provenience of Portuguese Archaeological amber artifacts. A case study from Moreirinha (Beira Baixa)». *Trabalhos de Antropologia e Etnologia* núm. 36 (4) p. 207-312.
- BELÉN DEAMUS, M. (1993): «Mil años de la Historia de Coria: la ciudad prerromana». *Azotea. Arqueología de Coral del río y su entorno*. P. 35-62.
- CÁCERES, Y. (1977): «Cerámicas y tejidos. Sobre el significado de la decoración geométrica del Bronce Final en la Península Ibérica». *Complutum* núm. 8 p. 97-124.
- CALVO, M.; GUERRERO, V.; SALVÀ, B. (2001): *Arquitectura ciclópea del Bronce naviforme*. Palma, ed. El Tall.
- CASTRO, P. V.; LULL, V.; MICÓ, R. (1996): *Cronología de la prehistoria reciente de la península Ibérica y Baleares (c.2800-900 cal ANE)*. Oxford, B.A.R. (IS) 652.
- CELESTINO PÉREZ, S. (2001): *Estelas de guerrero y estelas diademadas. La precolonización y la formación del mundo tartésico*. Barcelona, ed. Bellaterra-Arqueología.
- COSTAS GOBERNA, F. J.; NOVOA ÁLVAREZ, P.; SANROMÁN VEIGA, J. A. (1993/95): «Sta Mª de Oia. Sus grabados rupestres». *Actas del XXII Congreso nacional de Arqueología* (Vigo 1993) Vol. II, p. 131-35.
- COSTAS GOBERNA, F. J.; PEÑA SANTOS, A. DE LA; REY GARCÍA, M. (1993/95 b): «A propósito de la figura humana: una disculpa para reconsiderar el arte rupestre galáico». *Actas del XXII Congreso nacional de Arqueología. Vigo 1993* Vol. II, p. 125-30.
- CURTIN, PH. (1984): *Cross-cultural trade in World History*. Cambridge Univ. Press.
- DAMS, L. & M. (1984): «Ships and boats depicted in the prehistoric rock-art of Southern Spain». En T.F.C. Blagg /R.F.J. Jones/S. Keay (eds): *Papers in Iberian Archaeology*. Oxford, B.A.R. (I.S.) núm. 193, p. 1-12.
- EVRIIN, V.; ÖKE, G.; TURKMENO, A. G.; DEMIRCI, S. (2002): «Stone anchors from the Mediterranean coasts of Anatolia, Turkey: underwater surveys and archaeometric investigations». *The International Journal of Nautical Archaeology* 31(2), p. 254-67.
- GALÁN DOMINGO, E. (1993): *Estelas, paisaje y territorio en el Bronce Final del Suroeste de la Península Ibérica*. Complutum extra núm. 3.
- GALÁN, E. & RUIZ-GÁLVEZ, M. (1996): «Divisa, dinero y moneda. Una aproximación a los patrones de peso prehistóricos». En T. Chapa & Mª A. Querol (eds): *Homenaje a Manuel Fernández-Miranda*. Madrid. Complutum extra núm. 6. T. 2º, p. 151-65.
- GALILI, E.; SHMUELI, N.; ARTZY, M. (1986): «Bronze Age cargo of copper and tin». *International Journal of Nautical Archaeology* 15, p. 25-37.
- GARCÍA ALÉN, A. & PEÑA SANTOS, A. DE LA (1980): *Grabados rupestres de la provincia de Pontevedra*. La Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- GARCÍA ALONSO, J. L. (1996): «Nombre griegos en Ὀΰϝ in el Mediterráneo Occidental». *Complutum* 7, p. 105-124.
- GASULL, P. (1986): «Problemática en torno a la ubicación de los asentamientos fenicios en el sur de la Península». *Aula Orientalis. Revista de Estudios del Próximo Oriente Antiguo* vol. IV, p. 193-202.
- GAVALA Y LABORDE, J. (1956): *Geología de la costa y la bahía de Cádiz. El poema de la Ora Marítima*. Reimpresión de 1992 por el Ayuntamiento de Jerez de la Frontera.
- GILES PACHECO, F. & SÁENZ ESPLIGARES, A. (1978/80): «Prehistoria de la Laguna de la Janda: nuevas aportaciones». *Boletín del Museo de Cádiz* I, p. 7-35.
- GUERRERO AYUSO, V. M. (en prensa): «“Las Naves de Kerné” (II). Navegando por el Atlántico durante la Protohistoria y la Antigüedad», en *Fenicios y púnicos en el Atlántico* (= IV Coloquio del CEFyP, Tenerife, 2005), Universidad Complutense.



- HELCK, W. (1987): «The dissolution of the palace economy in the Ramesside period». En R. Hägg & N. Marinatos (eds.): *The function of the Minoan palaces*. Stockholm, Acta Intitutii Atenienses Regni Suecia Series In 4º XXXII, p. 17-19.
- IFRAH, G. (1997): *Historia Universal de las Cifras*. Madrid, ed. Espasa Calpe.
- INGOLD, T. (1986): *The appropriation of Nature*. Manchester Univ. Press.
- JONES, R. E. & VAGNETTI, L. (1991): «Traders and craftsmen in the Central Mediterranean: archaeological evidence and Archaeometric Research». En N. H. Gale (ed): *Bronze Age trade in the Mediterranean*. Studies in Mediterranean Archaeology vol. XC, p. 127-47.
- KITCHEN, K. (1996): «The historical chronology of Ancient Egypt, a current assessment». En K. Ransborg (ed): *Bronze Age Chronology*. Acta Archaeologica vol. 67, p. 1-13.
- LO SCHIAVO, F. (1995): «Ancore di pietra dalla Sardegna: una riflessione metodologica e problematica». En V.V. A.A.: *I fenici ieri, oggi, domani*. Roma p. 397-403.
- LO SCHIAVO, F. (2003): «Sardinia between East and West». En N. CHR. Stampolidis & V. Karageorghis (eds): ΠΑΟΕΣ...*Sea Routes... Interconnections in the Mediterranean 16th-6th c. BC*. Athens, University of Crete & A. G. Leventis Foundation, p. 15-34.
- LÓPEZ PARDO, F. (2003): «Dioses en los prados del confín de la tierra: Una moneda de Lixus y el Jardín de las Esperides». *Byrsa, Rivista di Studi Punici* núm. 3, p. 1-26.
- LÓPEZ PARDO, F. (en prensa): Crono y Briareo en el umbral del Océano. Un recorrido por la historia mítica de los viajes al confín de Occidente hasta los albores de la colonización.
- LUQUE, L.; ZAZO, C.; RECIO, J. M.; DUEÑAS, M. A.; GOY, J. L.; LARIO, J.; GONZÁLEZ-HERNÁNDEZ, F.; DABRIO, C. J.; GONZALEZ-DELGADO, A. (1999): «Evolución sedimentaria de la laguna de La Janda (Cádiz), durante el Holoceno». *Cuaternario y Geomorfología* núm. 13 (3-4), p. 43-50.
- MANNING, S. W. & WENINGER, B. (1992): «A light in de dark: archaeological wiggle matching and the absolute chronology of the close of the Aegean Bronze Age». *Antiquity* 66, p. 636-63.
- MARTÍN DE LA CRUZ, J. C. (1994): «Los primeros contactos entre Grecia y la Península Ibérica. La problemática planteada por los hallazgos de Montoro (Córdoba)». En D. Vaquerizo Gil (Coor.): *Arqueología de la Magna Grecia, Sicilia y la Península Ibérica*. Córdoba, p. 111-46.
- McGRAIL, S. (1991): «Bronze Age seamanship in the Mediterranean: a view from NW». En N. H. Gale (ed): *Bronze Age trade in the Mediterranean*. Studies in Mediterranean Archaeology. Vol. XC, p. 83-91.
- MEDEROS, A. (2002): «Chipriotas o micénicos: Naves y cargamentos mixtos en el Mediterráneo Central (1300-1200 a.C.)». *Academia de España en Roma 2002*. P. 85-7.
- NEGBI, O. (1994): «The “Libyan landscape” from Thera: a review of Aegean enterprises overseas in the Late Minoan IA period». *Journal of Mediterranean Archaeology* 7 (1), p. 73-112.
- PEÑA SANTOS, A. DE LA & VÁZQUEZ VARELA, J. M. (1979): *Los petroglifos gallegos. Grabados rupestres prehistóricos al aire libre en Galicia*. Sada-La Coruña, Cuadernos del Seminario de Estudios Cerámicos de Sargadelos núm. 30.
- PEÑA SANTOS, A. DE LA & REY GARCÍA, J. M. (2001): *Petroglifos de Galicia*. Oleiros, A Coruña, ed. Via Láctea – Historia.
- PODZUWEIT, CH. (1990): «Bemerkungen zur mykenischen Keramik von Llanete de los Moros, Montoro, Prov. Córdoba». *Praehistorische Zeitschrift* núm. 65 (1), p. 53-8.
- PULAC, C. (1997): «The Uluburum Shipwreck». En R. Holfelder; S. Swiny; L. Swiny (eds): *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*. Atlanta, Georgia, American Schools of Oriental Research. Archaeological Reports, p. 233-62.
- PULAC, C. (2000): «The balance weights from the Late Bronze Age shipwreck at Uluburum». En Ch. Pare (ed): *Metals make the world go round*. Oxford, Oxbow, p. 247-66.
- PULAC, C. (2001): «The cargo of the Uluburum ship and evidence for trade with the Aegean and beyond». En L. BONFANTE & V. KARAGEORGHIS (eds): *Italy and Cyprus in Antiquity: 1500-450 BC*. Nicosia, the Costakis and Leto Severis Foundation publisher, p. 13-60.

- RICHARDSON, S. (1999): «Libya Domestica: Libyan trade and society on the eve of the invasions of Egypt». *Journal of American Research Center in Egypt*. XXXVI, p. 149-64.
- RODRÍGUEZ RAMOS, J. (2002): «El origen de la escritura sudlucitano-tartesias y la formación de los alfabetos a partir de alefatos». *Rivista di Studi Fenici* xxx(2), p. 187-221.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (1978): «El depósito de Hío (Pontevedra) y el final de la edad del Bronce en la fachada atlántica peninsular». *El Museo de Pontevedra*, XXXIII, p. 129-150.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (1993): «El Occidente de la Península Ibérica a fines de la Edad del Bronce». *Complutum* 4, p. 41-68.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (1995): «Cronología de la Ría de Huelva en el marco del Bronce Final de Europa Occidental». En M. Ruiz-Gálvez (ed.): *Ritos de paso y puntos de paso. La Ría de Huelva en el marco del Bronce Final Europeo*. Madrid, Complutum extra núm. 5, p. 79-83.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (1998): *La Europa Atlántica en la Edad del Bronce. Un viaje a los orígenes de Europa Occidental*. Barcelona, ed. Crítica.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (1998 b): «Settlement pattern and socio-economic changes in the bronze Age/iron Age transition of the Spanish Meseta and Southwest». En B. Hänsel (ed.): *Mensch und Umwelt in der Bronzezeit Europas*. Kiel Oetler-Voges Verlag, p. 441-8.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (2000): «Weight systems and exchange networks in Bronze Age Europe». En Ch. Pare (ed.): *Metals make the world go round*. Oxford, Oxbow, p. 267-79.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (2001/2002): «Hallarse en la encrucijada. El área levantina, entre oriente y occidente». En Mauro Hernández coordinador: *Y acumularon tesoros. Mil años de Historia en nuestras tierras*. Valencia-Alicante, Caja de Ahorros del Mediterráneo, p. 137-149.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (2003): «Investigating weight systems in Nuragic Sardinia». En F. LO-SCHIAVO & A. GUMLIA-MAIR (eds): *The problem of tin at the beginning of metallurgy*. XIV Congrès UISPP Liège. Oxford, B.A.R. (IS) núm. 1199, p. 149-57.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M. (en prensa): «Der fliegende Mittlemeerman. Piratas y héroes en los albores de la Edad del Hierro». CELESTINO & GONZALEZ ÁVILA (eds.): *Actas del Primer Congreso Internacional sobre el Periodo orientalizante* (Mérida, Mayo 2003).
- SALVÀ SIMONET, B. (2001): *El pretalaiòtic al Llevant mallorquí (1700-1100 a.C)*. Palma, Documenta Balear.
- SALVÀ SIMONET, B.; CALVO TRIAS, M.; GUERRERO AYUSO, V. M. (2002): «La Edad del Bronce Balear (c.1700-1000/900 BC). Desarrollo de la complejidad social». *Complutum* 13, p. 193-219.
- SANZ DONAIRE, J. (2001): «Los humedales en la Ilíada». *Complutum* núm. 12. p. 143-62.
- SCHUBART, H. (1976): «Relaciones mediterráneas de la Cultura de El Argar». *Zephyrus* XXVI-XXVII, p. 331-42.
- SENNA-MARTÍNEZ, J. C. (2000): «O problema dos primeiros ferros peninsulares em contextos do Bronze Final da Orla Atlântica: os dados do “Outeiro dos castelos de Beijós” (Carregal do Sal)». *Trabalhos de Arqueologia da E.A.M.* P. 43-60.
- SENNA-MARTÍNEZ, J. C (2000 b): «“O grupo Baiões/Santa Luzia” no quadro do bronze Final do centro de Portugal». En J. C. SENNA-MARTINEZ & I. PEDRO eds.: *Por terras de Viriato: Arqueologia da região de Viseu*. Viseu, Governo Civil do Distrito de Viseu e Museu Nacional de Arqueologia, p. 119-31. Con colaboración de I. PEDRO.
- SENNA-MARTÍNEZ, J. C & PEDRO, I. (2000): «Between Mith and reality: the foundry area of Senhora da Guia da Baiões and Baiões/Santa Luzia Metallurgy». *Trabalhos de Arqueologia da E.A.M.* P. 61-77.
- SHERRATT, A. (1994): «Core, periphery and margin. Perspectives on the Bronze Age». En C. MATTHEWS & S. STODDART (eds.): *Development and decline in the Mediterranean Bronze Age*. Sheffield Univ. Press. P. 335-46.
- SHERRATT, S. (1998): «“Sea Peoples” and the economic structure of the late Second Millennium in the Eastern Mediterranean». En S. GITIN; A. MAZAR; E. STERN (eds): *Mediterranean Peoples in transition. Thirteenth to Early Tenth Centuries BCE*. Jerusalem, Israel Exploration Society, p. 292-311.

- SHERRATT, S. (2000): «Circulation of metals and the end of the Bronze Age in the Eastern Mediterranean». En Ch. PARE (ed.): *Metals make the World go round*. Oxford, Oxbow, p. 82-95.
- SILVA, A. C. F. (1986): *A Cultura Castreja no Noroeste de Portugal*. Paços de Ferradeira, Museo Arqueológico da Citania de Sanfins.
- SIMPLICIO, M<sup>a</sup> CÁNDIDA NUNES SILVA (1999): «A questão da navegação atlântica pré-fenícia e o problema das fontes para o seu estudo: uma proposta de trábalo». *Revista de Guimarães* Vol. especial II, p. 819-25.
- SNAPE, S. R. (2003): «Zawiye Umm el-Rakham and Egyptian foreign trade in the 13th century BC». En N. CHR. STAMPOLIDIS & V. KARAGEORGHIS (eds): ΠΛΟΕΣ...*Sea Routes ...Interconnections in the Mediterranean 16th-6th c. BC*. Athens, University of Crete & A. G. Leventis Foundation, p. 63-70.
- TOPPER, U. & U. (1988): «Arte Rupestre en la provincia de Cádiz». *Historia* 8. Diputación Provincial de Cádiz.
- TORRES ORTIZ, M. (1998): «La cronología absoluta europea y el inicio de la colonización fenicia en Occidente». *Complutum* núm. 9, p. 49-60.
- VAGNETTI, L. (1993): «Mycenaean pottery in Italy: fifty years of study». En C. ZERNER; P. ZERNER; J. WINDER (eds.): *Wace and Blegen. Precedings of the International Conference*. Amsterdam, J. C. Gieben publisher, p. 143-57.
- VAGNETTI, L. & JONES, R. E. (1988): «Towards the identification of local Mycenaean pottery in Italy». En E. B. FRENCH & K. A. WARDLE (eds.): *Problems in Greek Prehistory. Papers presented at the Centenary Conference of the British School of Archaeology at Athens*. Bristol Univ. Press, p. 335-48.
- VILAÇA, R. (1995): *Aspectos do povoamento da Beira Interior (Centro e Sul) nos finais da Idade do Bronze*. Lisboa Trabalhos de Antropología núm. 9. 2 volúmenes.
- VILAÇA, R. (2000): «Notas soltas sobre o património arqueológico do Bronze Final da Beira Interior». *Actas del Congreso Beira interior. História e Património*. Guarda Câmara Municipal, p. 31-50.
- VILAÇA, R. (en prensa): «Reflexões em torno da inovação do ferro e das suas pautas comportamentais na Beira Interior». *Actas do I Congresso de Arqueologia de Tras-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior*.
- VILAÇA, R.; BECK, C. W.; STOUT, E. C. (2002): «Provenience analysis of prehistoric amber artefacts in Portugal». *Madrider Mitteilungen* 43, p. 63-78.
- WASCHMANN, S. (1997): «Were the Sea Peoples Mycenaean? The evidence of ship iconography». En S. SWINY; R. L. HOHFELDER; H. W. SWINY (eds): *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*. Atlanta, Georgia, Scholars Press, p. 339-56.
- WASCHMANN, S. (1998): *Seagoing ships and seamanship in the Bronze Age Levant*. Texas A&M University press. College Station. Chatham Publishing. London.
- WHITE, D. (2003): «Multum in parvo: Bates' island on the NW coast of Egypt». En N. CHR. STAMPOLIDIS & V. KARAGEORGHIS (eds.): ΠΛΟΕΣ...*Sea Routes... Interconnections in the Mediterranean 16th-6th c. BC*. Athens, University of Crete & A. G. Leventis Foundation, p. 70-82.
- YON, M. (1997): «Ougarit et le port de Mahadou/Minet-el-Beida». En S. SWINY, R. L. HOHFELDER, H. W. SWINY (eds): *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*. Atlanta, Georgia, Scholars Press, p. 357-69.

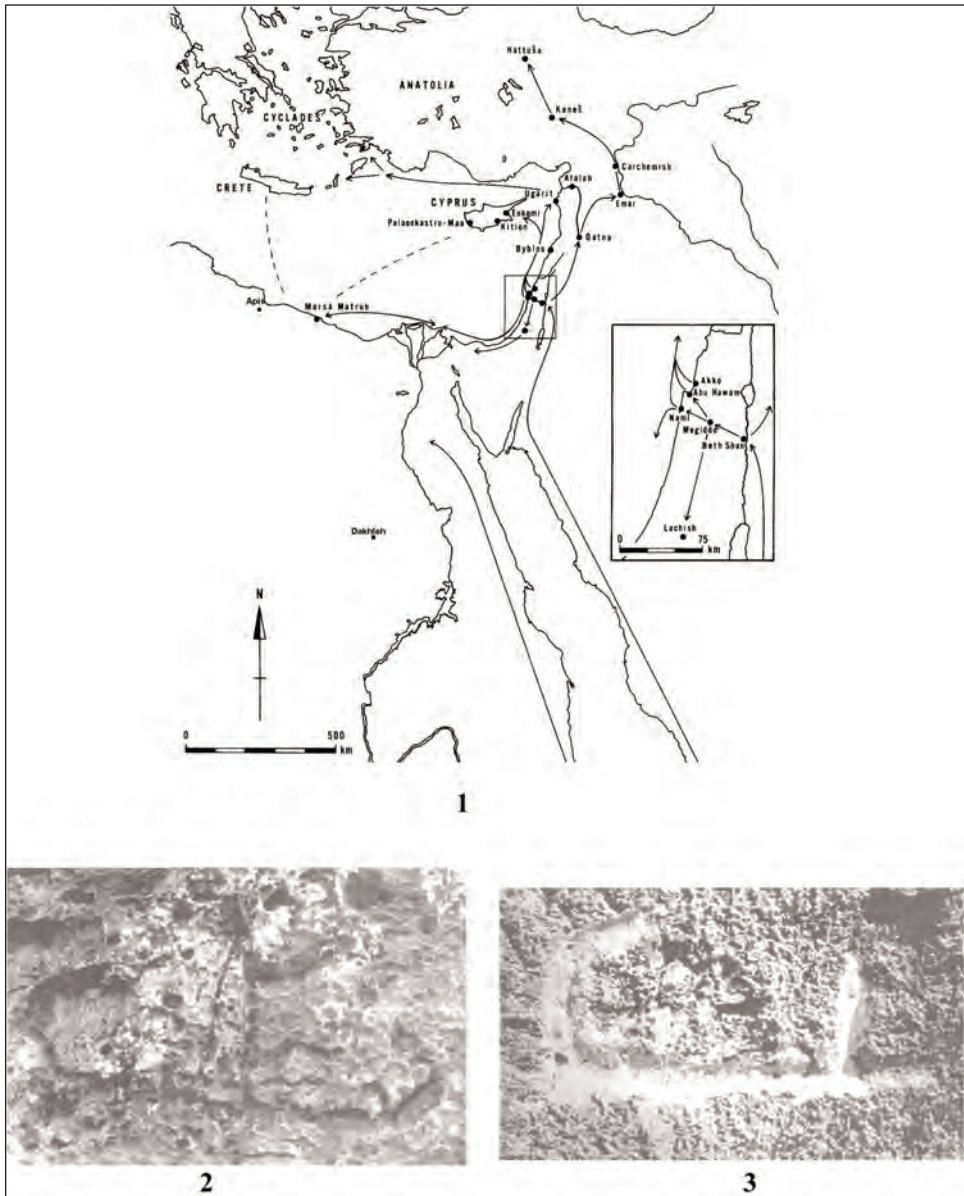


Fig. 1. (1) Mapa del área de estudio (según Artzy 1997) con adiciones de la autora. (2) Graffiti de un barco de *tipo en abanico* en la cordillera del Carmelo (según Artzy 1997). (3) Graffiti de un barco de *tipo Egeo* en la cordillera del Carmelo (según Artzy 1997).



Fig. 2. (1) Grabado de un barco egeo en Teneida (según Basch 1997). (2) Detalle del individuo con trompeta del castillo de proa y del personaje con tocado de Plumas, en pié sobre el espolón (según Basch 1997). (3) Detalle del personaje de mayor tamaño y portando un cayado, en el centro del barco (según Basch 1997).

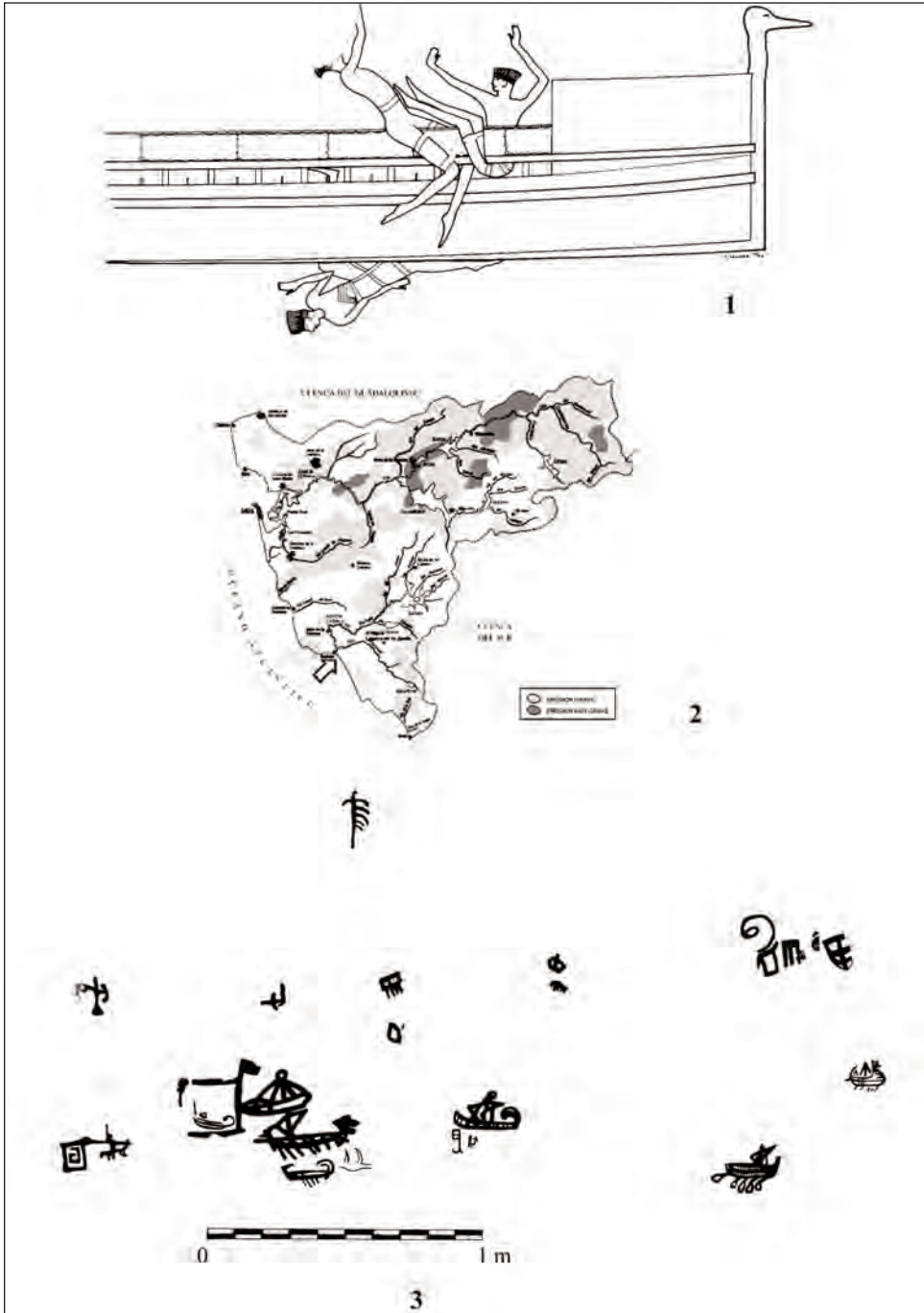


Fig. 3. (1) Reconstrucción de acuerdo con Waschmann 1997 de uno de los barcos de los Pueblos del Mar en Medinet Habu. (2) Mapa de localización del abrigo de la Laja Alta (Cádiz) (Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir). (3) Panel con representación de barcos del abrigo de la Laja Alta (según Barroso 1980).

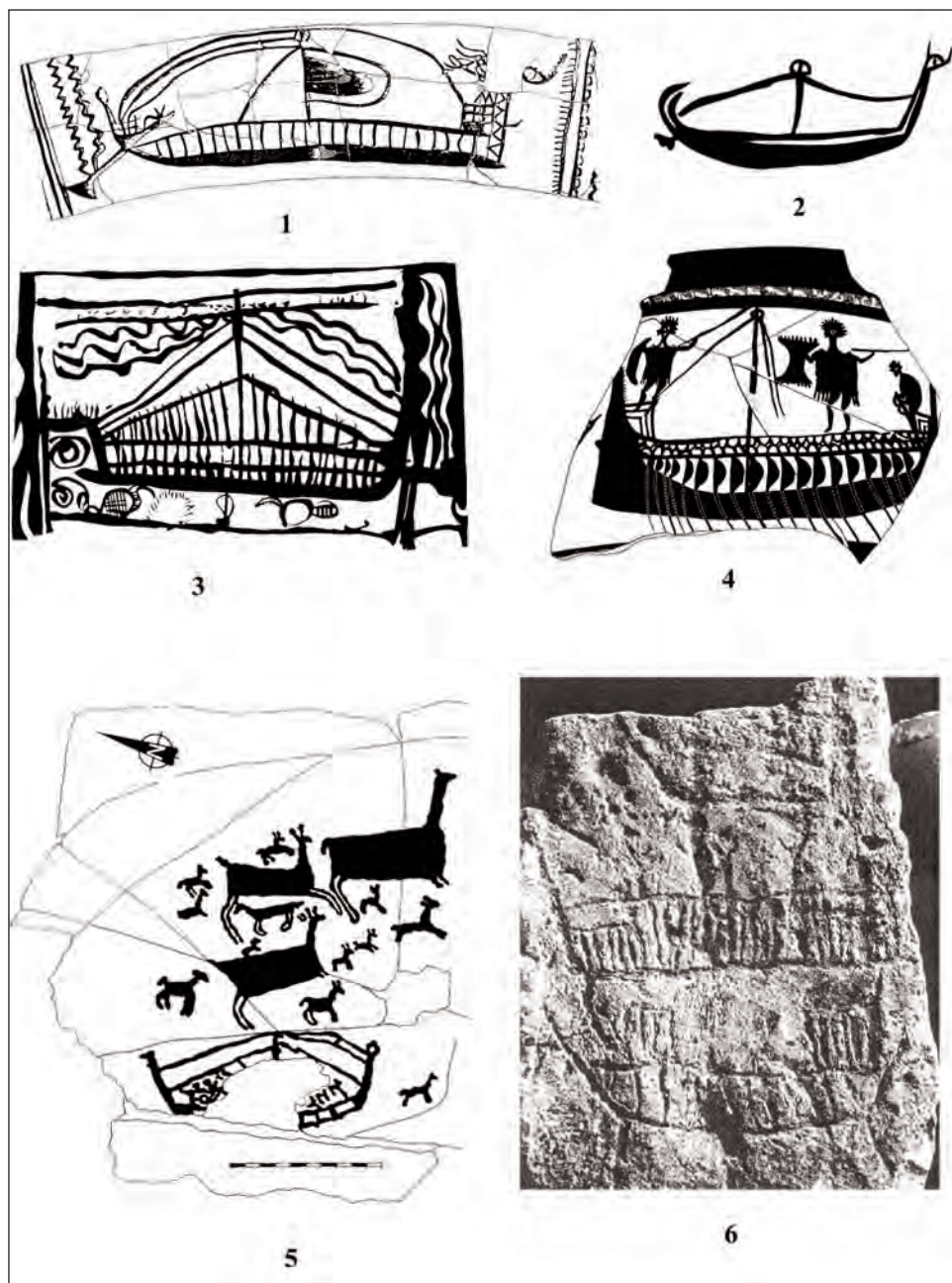


Fig. 4. (1) Barco pintado en un pyxis de Tragana (HRIIC) (Según Waschmann 1997). (2) Barco pintado sobre una jarra de estibo (HRUUUC) de Skyros (según Waschmann 1997). (3) Barco egeo representado en cerámica de (MRIIB) de Gazi (Creta) (según Waschmann 1997). (4) Representación de la galería de remeros en un barco del HRIIC de Tragana (según Waschmann 1997). (5) Calco del petroglifo Laxe Auga dos Cebros (según Costa et al. 1995). (6) Grafitti de dos barcos, comercial (arriba) y de guerra (abajo) de Dramasi (según Basch 1997).

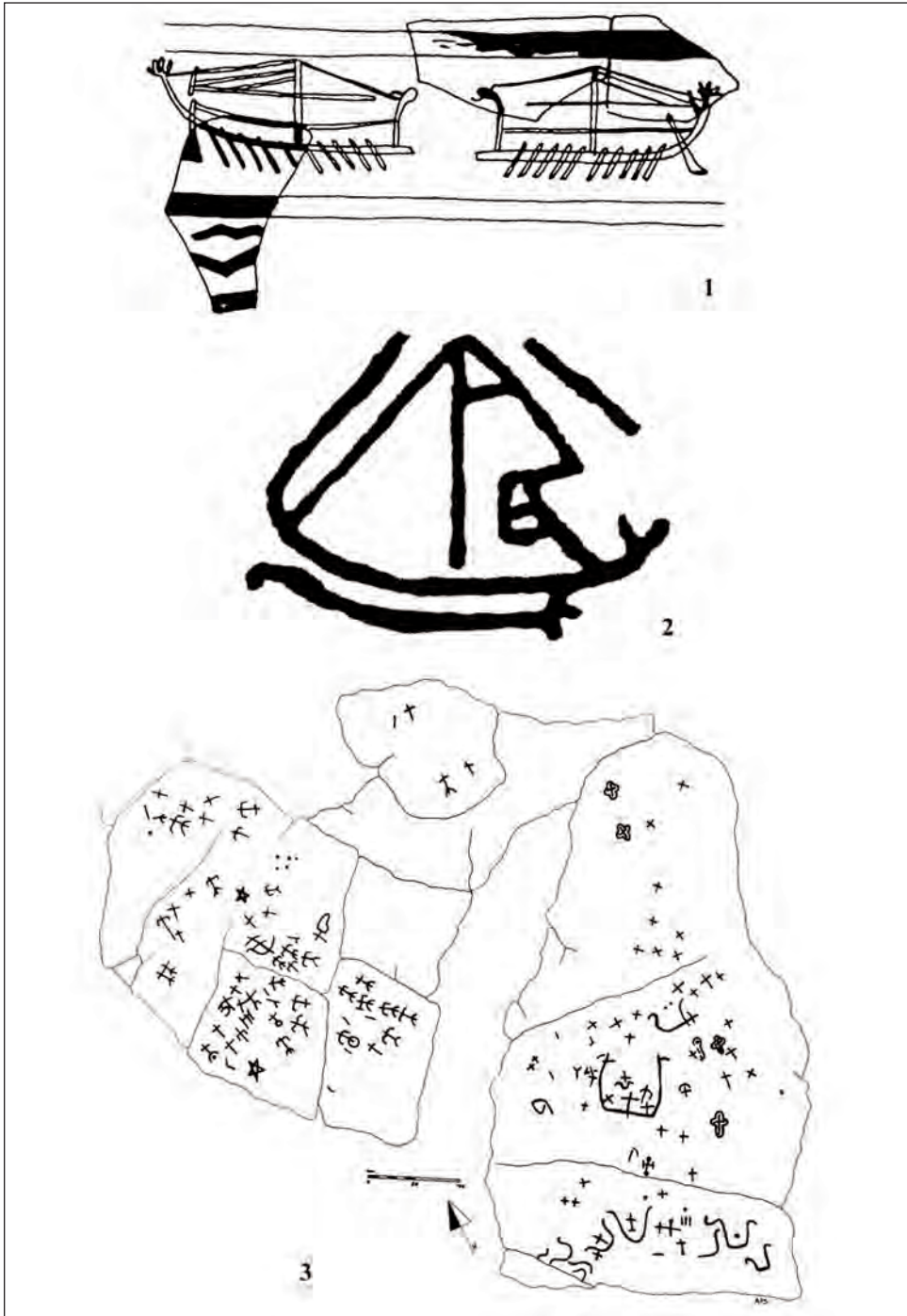


Fig. 5. (1) Reconstrucción de dos barcos de guerra en una cerámica HRIIC de Phylacopi (según Waschmann 1997). (2) Representación de un barco en un petroglifo de Oia (según Costa et al. 1995). (3) Calco del petroglifo de Borna (según García Alén & Peña Santos 1980).