

BARCOS MERCANTES FENICIOS EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

Juan Antonio MARTÍN RUIZ
Arqueólogo. Doctor en Historia

Introducción

APESAR de la reconocida importancia que las fuentes literarias de la antigüedad conceden a las navegaciones fenicias durante el primer milenio a.C. —importancia que ha sido admitida de forma generalizada hasta nuestros días—, y sin negar el indudable interés que este tema ha merecido por parte de los investigadores de esa cultura semítica, es preciso reconocer que sabemos muy poco acerca de las naves que les permitieron acometer tan arriesgadas empresas.

Por ello creemos interesante examinar el estado actual de nuestros conocimientos acerca de los barcos fenicios —mercantes y pesqueros— documentados en distintos puntos del Mediterráneo occidental y del océano Atlántico, al ser estas últimas, como ha podido comprobarse, unas aguas surcadas también muy pronto por estos navegantes orientales, lo que nos permite, por otra parte, incluir la novedosa información que al respecto nos proporcionan los últimos hallazgos. Sin embargo, es forzoso reconocer que en no pocas ocasiones cabe dudar acerca de si nos hallamos ante barcos fenicios como los que ahora nos interesan, o bien debemos relacionarlos con el mundo indígena, como por ejemplo sucede con las naves pintadas en las paredes de las cuevas de Laja Alta y Las Palomas, en la provincia de Cádiz, o del abrigo del Viento en la de Málaga (1).

Aunque ciertamente han transcurrido ya varios milenios desde la aparición de estas embarcaciones orientales, ello no es obstáculo para que aún en la actualidad tengan continuidad en algunos tipos de navíos ligeros repartidos por distintos puntos del Mediterráneo occidental y central, como la jábega malagueña (2) o la *dghaisa* maltesa (3).

(1) BARROSO RUIZ, C.: 1980, pp. 34-40; GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008a, pp. 35-55.

(2) JÁUREGUI, J.J.: 1953, pp. 275-279.

(3) RUIZ-ZORILLA, A.: 1985, p. 35.



Figura 1. Naves grabadas en El Cercado (Fuente: A. Mederos, G. Escribano).

La prueba documental

Veamos a continuación la documentación que tenemos sobre estas embarcaciones fenicias, la cual comprende representaciones pintadas o grabadas sobre roca o recipientes cerámicos, o conformando esculturas moldeadas con arcilla, así como algunos restos de navíos que se han conservado en el Mediterráneo occidental y la fachada atlántica. Comenzando por la vertiente meridional de esta última, cabe recordar cómo en la costa africana, y más concretamente en la desembocadura del río Draa, se descubrió el grabado de un navío con vela cuadra, roda vertical y popa curva que mostraba las jarcias y lo que parece un cabo, al que se había amarrado un ancla fondeada durante el ataque. Es de interés señalar la existencia de una barquita cercana con vela tarquina y timón de espadilla que desde el navío se dirigiría a tierra firme para transportar las mercancías (4), asunto sobre el que volveremos más adelante.

Asimismo, en los últimos años se han descubierto una serie de grabados en distintas islas del archipiélago canario a los que se ha considerado representaciones de navíos fenicios. Tal sucede con dos naves de El Cercado, en La Palma (figura 1), y otros cuatro de la isla de Tenerife, concretamente en La Baranda VIII. Sobre los primeros cabe indicar que se trata de embarcaciones de remo con proa alta —tal y como aconseja la navegación de altura— rematada en prótomo, borda baja para facilitar la carga y, tal vez, algún toldo en una de ellas (5), mientras que en el segundo hallazgo vemos cuatro o quizá

(4) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, pp. 108-110.

(5) MEDEROS MARTÍN, A., y ESCRIBANO LAGO, G.: 1997, pp. 1-12.

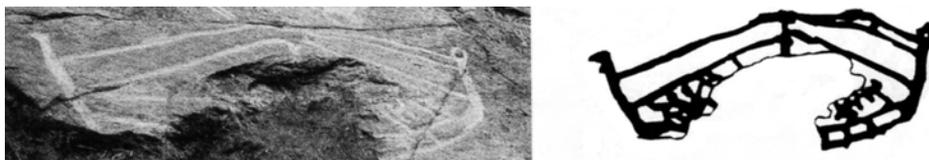


Figura 2 Nave de Auga dos Cebros (Fuente: V.M. Guerrero).

cinco buques de proa también alta e igualmente rematada con prótomo —aun cuando resulta igualmente imposible identificar con precisión de qué animal se trata—, buques que en alguno de los casos muestran un tajamar así como rodas y codastes elevados, con mástiles desplazados hacia la proa que rematan en una posible cofa (6).

Aún en la fachada atlántica, pero en un área más septentrional (la zona galaica), hemos de citar Auga dos Cebros (figura 2), donde, junto a varias figuras zoomórficas, se había grabado un navío de difícil interpretación, cuyo casco parece reflejar lo que serían unas cuadernas, mostrando asimismo una roda que no cabe descartar tenga un prótomo junto a un codaste, ambos elevados y casi verticales, con un palo mayor del que salen estay y burda —si bien esta última parece ser doble— y lo que se ha considerado un toldo que cubriría la cubierta (7). Más al sur contamos con una representación casi completa de un barco grabada en el fondo de un cuenco fragmentado procedente de Lisboa (figura 3). La fractura afecta precisamente a lo que sería su proa, de manera que no sabemos si disponía de un remate en forma de prótomo. Presenta también un mástil sin cofa y dos remos en lo que podemos considerar su popa, los cuales podían servir de timón doble (8).

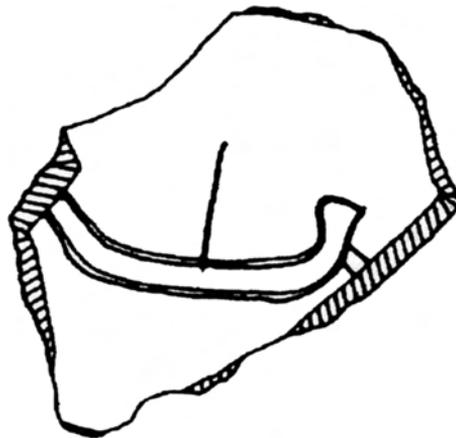


Figura 3. *Hippos* grabado en un cuenco de Lisboa (Fuente: A.M. Arruda).

Otro descubrimiento nos lleva hasta el santuario de El Carambolo, en Camas (Sevilla) (figura 4), concretamente a su fase IV, que ha sido fechada a mediados del siglo VIII a.C. En este sitio, en el interior de una fosa se halló parte de una gran vasija con forma de barco, la cual conservaba una de las asas y un pie

(6) ESCRIBANO LAGO, G.: 2008, pp. 71-74.

(7) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, pp. 85-86.

(8) ARRUDA, A.M.: 2002, p. 28.

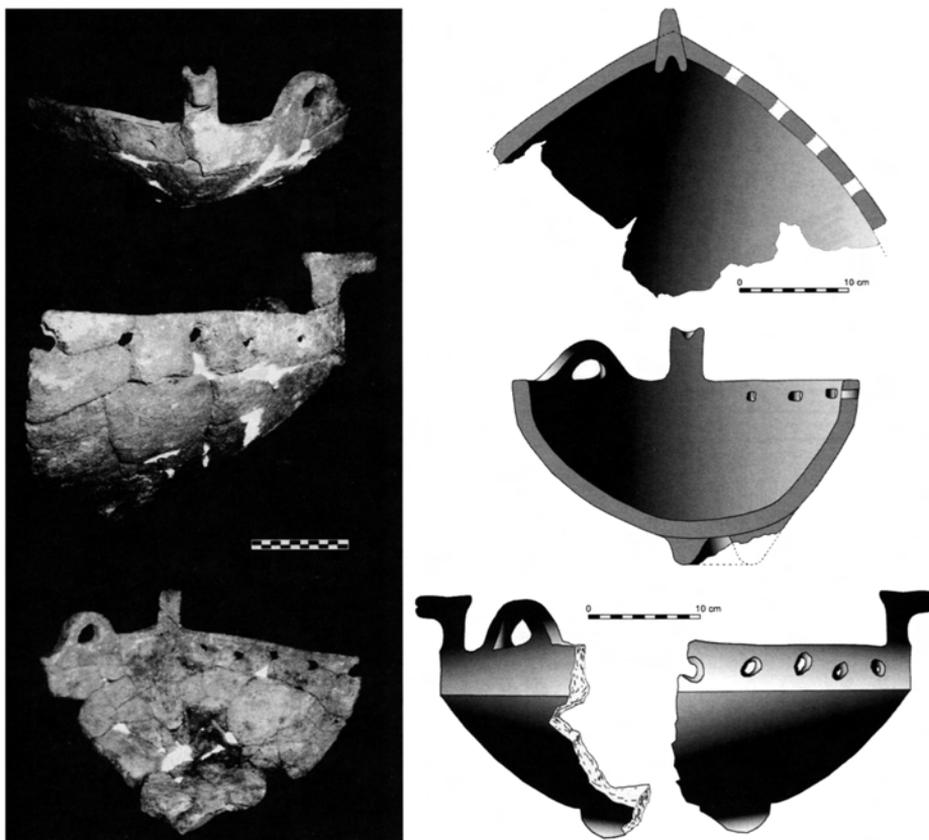


Figura 4. Fragmento de un recipiente cerámico con forma de barco de El Carambolo (Fuente: J.L. Escacena).

macizo cuyas dimensiones originales debieron de ser un metro de eslora por 40 centímetros de manga, si bien hemos de tener en cuenta que, al tener el dibujo que adaptarse a la forma de un recipiente cerámico, la reproducción del navío —que ha sido interpretado como una barca sagrada— no es fidedigna. El hecho de que en el mismo lugar se encontrara parte de otro buque realizado con la misma arcilla denota que posiblemente los dos conformaran un único recipiente de aspecto simétrico pero, como decimos, no cabe buscar en tales representaciones una proporción real entre eslora y manga, al ser esta última mayor de lo que debería. Uno de los costados de la parte conservada presenta una serie de orificios bajo la regala, por lo que se ha supuesto que el otro costado estaría adosado a una pared del templo. Asimismo, se aprecia un remate en la roda y lo que algunos autores han interpretado como gateras

para colocar los remos (9), pero otros consideran vanos de un escalamote (10). Aunque el registro arqueológico aún no nos haya permitido completar ninguno de estos recipientes, podemos hacernos una idea aproximada de cómo sería su aspecto gracias a una joya del tesoro de Serradilla, en Cáceres, considerado el posible escondite de un orfebre, ya que la totalidad de las 24 piezas áureas que lo integran estaban fragmentadas. En uno de estos fragmentos, en concreto en una placa decorada con motivos granulados (figura 5), se nos muestra lo que en un primer momento se entendió que era un prótomo de ave (11), si bien en la actualidad se ha considerado su carácter de vasija con pies y proas de nave a ambos lados (12).

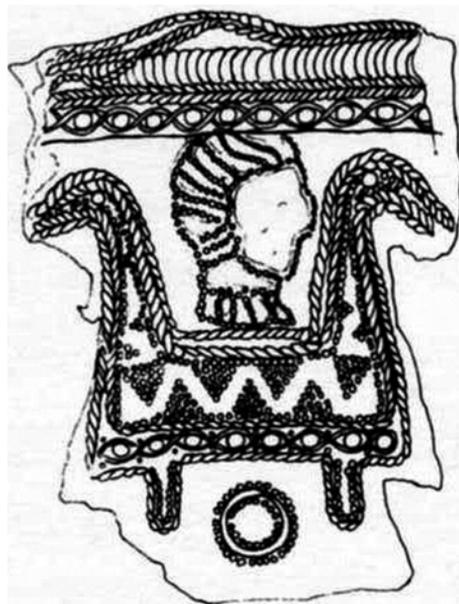


Figura 5. Recipiente cerámico con forma de barco en una joya de Cercadilla (Fuente: M. Almagro).

Una pieza proveniente de otro célebre tesoro, en este caso el de La Aliseda, también en Cáceres, nos proporciona un nuevo e interesante dato.

La pieza en cuestión (figura 6), que cabe datar en el siglo VII a.C., es un anillo de oro con escarabeo y viene a poner de manifiesto cómo estas naves podían decorar con estos prótomos en forma de cabeza de animal —un ave o un caballo— tanto la roda como el codaste (13).

Pero el hallazgo que, sin duda alguna, reviste más importancia es el de los dos barcos hundidos descubiertos en la bahía de Mazarrón, fechados hacia mediados del siglo VII a.C. De dichos pecios es especialmente valorable el denominado «pecio de Mazarrón II», al haberse hallado prácticamente completo (figura 7), aun cuando recientes estudios sugieren que puede tratarse de un navío en el que se aúnan elementos fenicios y autóctonos, pues la sección (redonda) de las cuadernas no está constatada en la tradición naval fenicia en Oriente (14). Hablando en primer lugar de Mazarrón I, cabe señalar que del mismo tan solo han podido recuperarse algunos restos de la quilla y

-
- (9) ESCACENA CARRASCO, J.L., y otros: 2007, pp. 8-14.
 - (10) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, pp. 99-100.
 - (11) ALMAGRO GORBEA, M.: 1977, pp. 223-224.
 - (12) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008, p. 100.
 - (13) ALMAGRO GORBEA, M.: 1977, p. 209.
 - (14) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, pp. 106-107.



Figura 6. *Hippos* grabado en un anillo de La Aliseda (Fuente: M. Almagro).

de una de las bordas, sin que sepamos si se trata de la de babor o de la de estribor. Su quilla, con una longitud máxima documentada de 3,9 metros, presenta seis mortajas unidas con lengüetas y pasadores de madera, en tanto que la parte conservada de la borda incluye hasta nueve tracas de cantos biselados —unidas también por pasadores y mediante costuras, una de las cuales fue reutilizada de otro barco—, a las que iban cosidas cuatro cuadernas de sección cilíndrica, todo ello calafateado con resina en el exterior e interior, para facilitar su impermeabilización (15).

Como decimos, Mazarrón II, con sus 8,15 metros de eslora, 2,25 de manga y 0,90 de puntal mínimo, es el buque fenicio mejor conservado no solo de esta zona, sino de todo el Mediterráneo. Hundido cuando transportaba en su interior 2,8 toneladas de litargirio en lingotes circulares —dispuestos sobre un lecho de ramas— (16), fue construido a partir de una quilla de madera de cedro (17) o ciprés (18), en cuyo centro se colocó una sobrequilla para soportar la carlinga del mástil, que sería desmontable y del que nada se ha conservado. Fue construido «a casco», es decir, partiendo de una quilla a la que se adosan las tracas de madera de pino colocadas «a tope», de tal forma que cada una de ellas contacta con el canto de las restantes. Tales tracas se unen mediante espigas de madera, en este caso talladas en olivo. A este casco se fijaron unas cuadernas de higuera y siete bancos de los que únicamente se han conservado cinco (figura 8), bancos que rematan con el sistema llamado «cola de milano» y que resultan vitales para fijar las mencionadas cuadernas, redondas y muy frágiles. Igualmente pudo constatarse la presencia muy cercana de un ancla de piedra y plomo cuyo interior había sido embreado con resina de

(15) NEGUERUELA, I., y otros: 2000, pp. 1672-1673.

(16) IDEM, 2004, pp. 234-253.

(17) *Ibidem*, p. 237.

(18) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, p. 107.

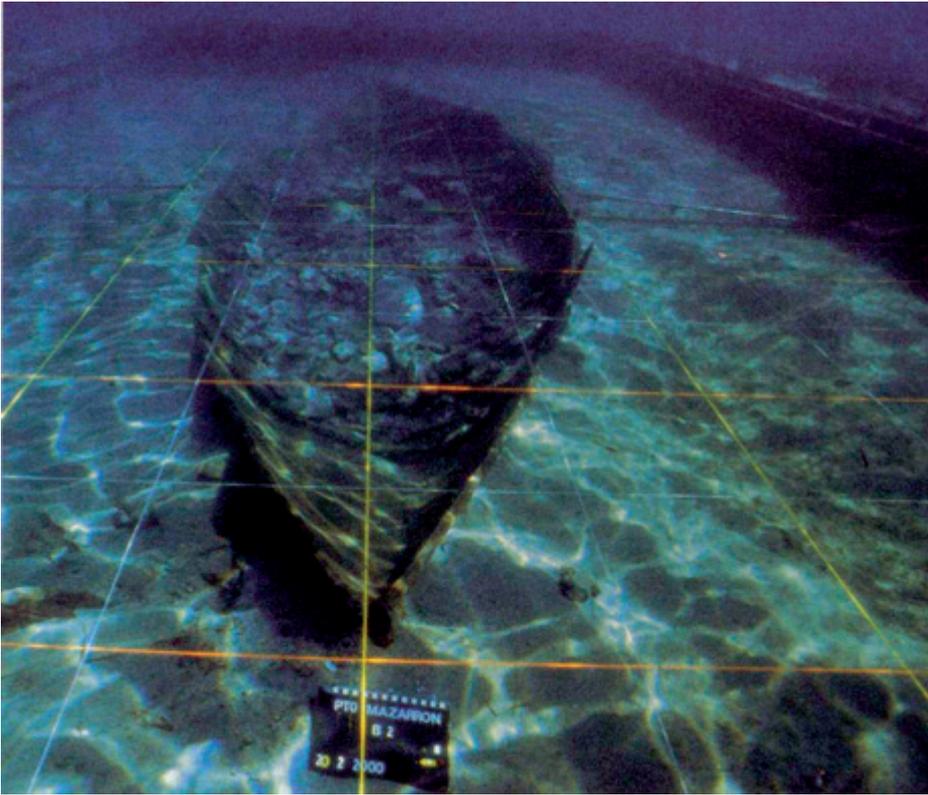


Figura 7. Vista del pecio de Mazarrón II (Fuente: I. Negueruela).

pino, en tanto que el cordaje se había trenzado con esparto. Otros elementos que pudieron recuperarse nos remiten a diversas actividades cotidianas relacionadas con el sustento de su tripulación, como sucede con un ánfora completa destinada al almacenamiento de agua, un molino de piedra y varios huesos de ovicápridos y lagomorfos —sin duda despojos alimentarios—, así como restos de una espuerta de esparto con asa de madera y cabos también de esparto.

Por último, y aunque no sabemos con certeza a qué tipo de buque pertenecieron ni su adscripción cultural, cabe citar la aparición en la capital onubense (19) de varios fragmentos de madera de pino fechables entre finales del siglo IX y comienzos del VIII a.C., los cuales muy posiblemente provengan de unas cuadernas. Resultan de gran interés por cuanto en uno de ellos vemos dos perforaciones: una rectangular, que discurre longitudinalmente y que conser-

(19) GONZÁLEZ DE CANALES CERISOLA, F., y otros: 2004, pp. 161.



Figura 8. Bancadas de Mazarrón II (Fuente: I. Negueruela).

vaba todavía restos de dos espigas de madera (una redonda y otra rectangular), en tanto en la otra se nos muestra con dos placas de hierro que se colocan sobre esparto y son atravesadas por clavos del mismo metal, material sumamente novedoso introducido por esas mismas fechas en el extremo occidente por los fenicios.

Los barcos mercantes fenicios en el extremo occidente

Con independencia de los navíos de guerra, de los que ninguno ha sido hallado por el momento en el extremo Mediterráneo, los fenicios disponían de dos tipos de barco mercante. Uno de ellos, de mayor porte, es el conocido como *golah*. Con unos 25 metros de eslora, entre siete y ocho de manga y un puntal que podía alcanzar los cuatro, su desplazamiento estimado debía de rondar las 150 toneladas (20). Tampoco ha sido documentado en estas aguas, a pesar de que algunos autores identificaron como tal al pecio de Mazarrón II, antes mencionado (21). El otro tipo, menor que el anterior, es el llamado *hippos*, que toma su nombre del prótomo en forma de cabeza de caballo —con un origen al parecer totémico— que remataba su proa (22), aunque Plinio el

(20) ALVAR EZQUERRA, J.: 1981, p. 51; DÍES CUSÍ, E.: 1994, p. 317; GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, pp. 74-75.

(21) ROMERO RECIO, M.: 2008, p. 35.

(22) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 76.



Figura 9. *Hippoi* fenicios en relieves del palacio de Balawat (Fuente: S. Medas).

Viejo (*Historia natural* VIII, 57) haga derivar la denominación de un imaginario inventor llamado Hippios (23). Sin embargo, y aunque como decimos se ha venido atribuyendo un origen fenicio a este tipo de barcos (24), lo cierto es que, desde al menos el segundo milenio a.C., se ha constatado la existencia de precedentes tanto en el Mediterráneo oriental —concretamente en el Egeo, donde vemos proas zoomorfas— como en el occidental, aun cuando ninguno de ellos nos remite al ámbito cananeo contemporáneo, por lo que se ha sugerido que los fenicios debieron de tomar este modelo de los griegos, si bien el tipo de barco al que aluden sí sería de origen manifiestamente oriental (25).

Prácticamente todos los barcos fenicios documentados en esta zona pertenecen, como decimos, al tipo *hippos*, siendo interesante recordar cómo el geógrafo griego Estrabón (*Geogr.* II, 2, 4) comenta en el siglo I a.C. que los gaditanos navegaban con estos barcos hasta el río Lixus, actual Loukkos, al tiempo que señala que era la construcción náutica propia de los más

(23) ESCACENA CARRASCO, J.L., y otros: 2007, p. 14.

(24) MEDAS, S.: 2000, p. 87.

(25) RABAN, A.: 1984, pp. 15-18; LUZÓN NOGUÉ, J.M.: 1988, pp. 451-455; ESCACENA CARRASCO, J.L., y otros: 2007, p. 21.

pobres, la cual contrasta notoriamente con los grandes mercantes que fletaban los comerciantes más ricos de la ciudad. Asimismo, nos transmite la noticia dada por Posidonios según la cual Eudoxo de Cízico, durante su segundo viaje a la India, realizado entre el 106 y el 105 a.C., había encontrado en las costas de Somalia la proa de un barco hundido rematada con una cabeza de caballo. Informándose en Alejandría, se enteró de que dicha nave formaba parte de una flotilla gaditana que había zozobrado en esas aguas (26). Aunque en no pocas ocasiones se ha señalado la autenticidad de este relato (27), lo cierto es que también se han alzado voces críticas que lo consideran del todo imposible (28), rechazo al que nos sumamos pues no parece verosímil que unos barcos tan ligeros como los *hippoi* pudieran cruzar el Mediterráneo, a no ser que debamos aceptar, como se ha sugerido, que dicho término no designe un tipo específico de barco, en este caso de pequeñas dimensiones, sino genéricamente a los que remataban la roda con una cabeza de caballo, motivo ornamental al que cabría considerar emblema de la nacionalidad del navío (29).

En este sentido, conviene repasar las que cabe considerar las mejores representaciones existentes de este tipo de barco fenicio, es decir, las que nos ofrecen los palacios asirios. Tal acontece con el erigido en Balawat por Salmanasar III (858-824 a.C.), donde vemos una serie de navíos con prótomo de cabeza de caballo y mástil abatible, que transportan un tributo de madera al monarca asirio (figura 9), en tanto que en el construido por Tiglapilaser III (746-728 a.C.) se documentan buques con prótomos —alguno de los cuales ha sido considerado de ave— junto a otros que carecen de dicho ornato. También podemos mencionar el ejemplo de Korsabad, residencia de Sargón II entre 721-705 a.C., cuyas naves grabadas muestran dichos prótomos, que aparecen unas veces con un mástil central coronado en una cofa, del que parten estay y burda, y otras careciendo de dichos mástiles (figura 10). Asimismo, es posible comentar el palacio de Nínive construido por Senaquerib (701-681 a.C.) —donde se muestran naves birremes sin prótomo al lado de otras de guerra—, además del erigido por Asurbanipal (669-627 a.C.), en el que vemos naves de mayor fuste que las anteriores que cuentan con doble timón y dos filas de remos (30). Igualmente, conviene hacer mención de una serie de monedas acuñadas en Biblos durante el siglo IV a.C., puesto que en alguno de sus reversos se grabaron naves de guerra rematadas con prótomo de cabeza de león, pero que también llegan a tenerlos de équido (31). En consecuencia, y a tenor de estas manifestaciones orientales, cabe advertir cómo estos prótomos de équido decoran barcos tanto de guerra como

(26) GARCÍA Y BELLIDO, A.: p. 220.

(27) MEDAS, S.: 2000, pp. 87-88; MEDEROS MARTÍN, A., y ESCRIBANO LAGO, G.: 2004, pp. 218-219.

(28) ALVAR EZQUERRA, J.: 1981, p. 53; ALBADALEJO VIVERO, C.: 2007, pp. 241-243.

(29) ESCACENA CARRASCO, J.L., y otros: 2007, pp. 14-15 y 21.

(30) TRAKADAS, A.L.: pp. 39-60.

(31) *Ibidem*, pp. 45-46.



Figura 10. *Hippoi* en el palacio de Korsabad (Fuente: S. Medas).

mercantes, pudiendo alcanzar en este último caso distintos tamaños, aunque sus características estructuras sean idénticas a las de aquellas que carecen de dichos prótomos.

Se trata de un tipo de nave muy ligera, pues en todos los casos conocidos su comparación con las clasificaciones modernas hace que deba incluirse en el grupo de las pequeñas, al no superar las 75 toneladas de desplazamiento (32) —cifra que los antiguos egipcios reducían aún más, puesto que consideraban pequeños aquellos barcos que, una vez cargados, no desplazaban más de 30 toneladas (33)—. Un papiro egipcio, en el que se detalla el cargamento y los tributos que pagaron varios barcos fenicios que llegaron al país del Nilo durante el otoño del 475 a.C., puede ser bastante ilustrativo de lo que decimos, ya que en él se consigna cómo entre los días 16 de septiembre y 15 de octubre de dicho año llegó un barco grande que desplazaba 44 toneladas, mientras que entre el 16 de octubre y el 15 de noviembre hicieron lo mismo un barco grande y dos pequeños que sumaban 101,4 toneladas, y del 16 de noviembre al 15 de diciembre arribaron uno grande acompañado de otro pequeño que alcanzaban las 54,7 toneladas (34).

(32) PARKER, A.J.: 1992, p. 26.

(33) STAEGER, L.E.: p. 192.

(34) *Ibidem*, pp. 188 y 191-192.

De igual modo, eran sumamente maniobrables, lo que les permitía no solo navegar por alta mar, sino también adentrarse en cauces fluviales de cierta entidad, algo que se veía favorecido por las favorables condiciones que presentaban por aquel entonces la mayor parte de los ríos de las fachadas atlántica y mediterránea peninsular (35). Con una eslora de entre 8 y 12 metros y una manga que, en el caso de Mazarrón II, medía 2,25 metros (36), carecía de bodega cubierta, de tal forma que la carga se colocaba en el fondo directamente sobre una capa de plantas, como acontece en el pecio antes mencionado. Sus anclas eran de piedra, con un simple agujero para el cordaje, siguiendo en este caso una tradición oriental que se remonta al segundo milenio a.C., y sin que sea descartable que fuesen depositadas a modo de ofrenda en sus santuarios (37), aunque a partir del siglo VII a.C. las vemos hechas de madera y plomo y con forma de cuña.

La fuerza motriz para su desplazamiento se obtenía del uso combinado de una vela cuadra y de remos fijados no en gateras, sino en chumaceras (38), aun cuando estos últimos se empleaban solo para maniobrar o en caso de imperiosa necesidad. Contaban con sendas filas de remeros a los costados, remeros que se sentaban en bancadas situadas sobre el cargamento, aunque en el palacio de Asurbanipal se representan birremes con ocho en la (¿cubierta?) superior y siete en la inferior (39). Sin embargo, el número de estos remeros parece variar mucho, al menos si nos fijamos en las propuestas de los investigadores, ya que algunos defienden que debían de rondar la veintena (40), mientras que otros autores, basándose en las naves de El Cercado, los cifran entre 16 y 18 (41), cuando los *hippoi* que vemos en el palacio de Asurbanipal en el siglo VII a. C. transportarían unos treinta remeros (42).

Su mástil, que a veces aparece representado con una cofa para el vigía, era abatible, según nos informan fuentes como los relatos homéricos, los relieves asirios de Sargón II en el palacio de Korsabad, del siglo VIII a. C., o el pecio de Mazarrón II que, como indicamos, ha conservado la sobrequilla donde iba alzado. Todo indica que usaban los remos como timón, aunque es preciso indicar la falta de acuerdo acerca de cuál era su número, pues si en función del barco grabado en el cuenco de Lisboa o en los relieves asirios de Asurbanipal debieron de ser dos, otros optan por uno tan solo (43). Para proteger la carga y la tripulación de las inclemencias del tiempo no era extraño que se cubrieran con un toldo confeccionado con pieles, telas o esparto, tal y como nos informa el relato bíblico de Ezequiel (XXVII, 3-9) o parece desprenderse de algunas

(35) BARTHÉLEMY, M.: 2000, pp. 292-293.

(36) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 76; NEGUERUELA, I.: 2004, p. 235.

(37) ROMERO RECIO, M.: 1999, pp. 79-80.

(38) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 78.

(39) TRAKADAS, A.L.: 1999, pp. 82-83.

(40) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 78.

(41) MEDEROS MARTÍN, A.; ESCRIBANO LAGO, G.: 1997, p. 11.

(42) *Ibidem*, p. 12; TRAKADAS, A.L.: 1999, p. 82.

(43) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 78.

representaciones de este tipo de nave en grabado y pintura, caso de las de El Cercado y Auga dos Cebros (44).

En algunas ocasiones, estas naves decoraban la proa con un ojo protector, tal y como vemos en una estela procedente del *tofet* de Cartago que ha sido fechada entre los siglos III-II a.C. (45) (figura 11), ojo que todavía podemos ver pintado en las modernas jábegas malagueñas (46). Para la construcción de estos navíos se seleccionaban las distintas maderas en función de las diversas partes del barco, como ponen de manifiesto los análisis efectuados a los restos de Mazarrón II, así como, de una forma mucho más poética, la elegía del profeta Ezequiel sobre Tiro, no siendo tampoco inusual que se reutilizaran maderas de otros buques, como evidencia Mazarrón I.

Las navegaciones fenicias occidentales

En estas embarcaciones, con las que los fenicios se convirtieron en míticos navegantes, la tripulación carecía por completo de comodidades, como ejemplifica magníficamente el pecio de Mazarrón II, cuyos únicos espacios libres de lingotes de metal eran los situados a proa y popa, así como el centro, donde iba el ánfora con agua atada al mástil, de manera que los tripulantes debían de ir sentados en las bancadas directamente sobre la carga, protegidos de la lluvia y el sol a lo sumo por un toldo. Aunque durante mucho tiempo se puso en duda, en la actualidad se acepta plenamente que los fenicios podían llevar a cabo navegaciones nocturnas, para lo que amarraban a la roda una anforeta llena de aceite con varias perforaciones, que les permitía tanto iluminar la cubierta del buque como indicar su posición, ya que era bastante habitual que navegaran en flotillas (47). Otro elemento de vital importancia para no perder el rumbo durante



Figura 11. Nave con ojo en la proa en una estela cartaginesa (Fuente: S. Medas).

(44) IDEM: 2008b, p. 86.

(45) RUIZ CABRERO, L.A.: 2000, p. 100; MEDAS, S.: 2000, p. 48.

(46) JÁUREGUL, J. J.: 1953, p. 278.

(47) GASULL, P.: pp. 197-198; Díes Cusí, E.: pp. 317-318.

la noche era la orientación astronómica, para lo cual los fenicios —a diferencia de los griegos, que se guiaban por la Osa Mayor— seguían a la Osa Menor, lo que les proporcionaba una gran ventaja a la hora de navegar por el océano Atlántico (48).

Dichas navegaciones se emprendían preferentemente entre marzo y octubre, cuando las condiciones meteorológicas eran más propicias (49). En la antigua Cádiz, todos los 5 de marzo, incluso se oficiaba un ritual religioso del que también encontramos evidencias en otros lugares del Mediterráneo frecuentados por estos navegantes orientales, como Grotta Regina, en Sicilia (50). En el curso de la ceremonia, una procesión recorría la ciudad, para terminar arrojando a las aguas de la Caleta una serie de objetos como quemaperfumes, figuritas humanas, pequeñas ánforas..., impetrando a los dioses una navegación segura (51). Y es que no debemos olvidar el componente religioso de la navegación en aquellos días, que venía aderezada de diversos ritos propiciatorios, oficiados en el momento de embarcarse, durante la travesía y al desembarcar (52).

En estas navegaciones alcanzaron hacia el norte las islas Baleares, el golfo de Rosas y la cornisa galaica, llegando hacia el sur más allá de la zona de Lixus, puesto que se instalaron en la isla de Mogador e inclusive vislumbraron las Canarias. Como hemos apuntado, era norma en aquellos tiempos navegar en flotillas, para minimizar, en la medida de lo posible, la pérdida de algún navío salvando al menos a su tripulación, así como para incrementar la reducida capacidad de transporte de estos barcos con vistas a la comercialización de los productos que almacenaba (53). Anteriormente comentamos la presencia de una barca junto al probable *hippos* del río Draa, barca que tendría como finalidad transportar desde dicho buque hasta tierra los bienes destinados al comercio con estas poblaciones indígenas norteafricanas, lo que se ve plenamente confirmado por el texto del pseudo-Excilax, fechado entre los años 338 y 335 a.C., en el que se comenta cómo tras la llegada de las naves fenicias a la isla de Kerné, identificada en la actualidad con el islote de Mogador (54), aquellas traspasaban la carga a «pequeñas embarcaciones» que la llevaban a la costa (55).

La escasa capacidad de carga no solo de estos navíos, sino incluso de los grandes *gauloi* en comparación con lo que, por ejemplo, veremos más tarde en el mundo romano, se ha explicado por la inexistencia hasta la época helénica de grandes instalaciones portuarias (56) capaces de acoger grandes

(48) BARTOLONI, P.: p. 84; MEDAS, S.: 2004, pp. 45-46.

(49) BARTOLONI: p. 85.

(50) RUIZ CABRERO, L.A.: 2000, p. 108.

(51) CORZO SÁNCHEZ, R.: 1999, pp. 24-26.

(52) RUIZ CABRERO, L.A.: 2000, pp. 101-109.

(53) MARTÍN RUIZ, J.A.: 2010, p. 134.

(54) LÓPEZ PARDO, F.: pp. 47-48

(55) IDEM: p. 75; GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, p. 110.

(56) ARRIBAS, A., y otros: pp. 53-55.

tonelajes, como pondría de manifiesto el puerto detectado durante finales del siglo VII y principios del VI a.C. en el asentamiento de Toscanos, en la desembocadura del río Vélez, consistente en una plataforma empedrada con guijarros y fragmentos de ánforas rotas sobre la que se extendía una capa de limo y arena (57).

Conclusiones

Como hemos podido comprobar, y a pesar de los problemas que conlleva la documentación existente en el Mediterráneo occidental y la fachada atlántica, disponemos de interesantes evidencias acerca de las naves usadas en esta zona por los fenicios a lo largo de la primera mitad del primer milenio a.C., evidencias que nos informan de sus principales características. En ellas puede percibirse incluso la mezcla de las tradiciones navales fenicias y de las indígenas, como acontece en el caso del pecio de Mazarrón II o en el modelo en arcilla de El Carambolo, así como la reutilización de maderas de otro barco, como vemos en Mazarrón I, lo que denota la existencia de un artesanado especializado del que apenas sabemos nada, el cual elegía las maderas más idóneas para cada sección del barco y empleaba novedosos metales como el hierro.

Hasta el momento únicamente se han hallado restos de navíos de escaso porte que cabría calificar como *hippoi*, aunque no todos muestren el típico remate con forma de cabeza de caballo. Sin embargo, y a tenor de la evidencia existente, estamos de acuerdo con quienes consideran que dicho vocablo no designa un tipo concreto de barco, sino un elemento decorativo de remate de la roda. De hecho hemos podido comprobar cómo estos prótomos con forma de équido aparecen tanto en barcos mercantes —ya sea con una fila de remeros, ya con dos— como de guerra.

Eran navíos con escasas comodidades para sus tripulantes, dado lo reducido de su tonelaje, lo que venía exigido por la falta de instalaciones portuarias de importancia, que no aparecerán hasta la época helenística. Este impedimento se solventaba navegando durante los meses de buen tiempo en flotillas capaces de llevar a cabo travesías nocturnas guiadas por la Osa Menor. Tales flotillas iban integradas por barcos pequeños, cuya maniobrabilidad resultaba óptima para los viajes exploratorios que los fenicios efectuaron por estas aguas y cuyo linaje llega hasta nuestros días en las jábegas de los pescadores malagueños.

(57) ARTEAGA, O., y SCHULZ, H.D.: pp. 117-120.

Bibliografía

- ALBADALEJO VIVERO, M.: «Algunas consideraciones críticas sobre los viajes de Eudoxo de Cícico», en *Gerión* núm. 25, 1, 2007, pp. 235-248.
- ALMAGRO GORBEA, M.: *El Bronce final y el período orientalizante en Extremadura*. CSIC, Madrid, 1977.
- ALVAR EZQUERRA, J.: *La navegación prerromana en la península ibérica: colonizadores e indígenas* (tesis doctoral). Universidad Complutense, Madrid, 1981.
- ALVAR EZQUERRA, J., y ROMERO RECIO, M.: «Historiografía sobre la marina en la antigüedad», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Militar* núm. 56, 2008, pp. 13-37.
- ARTEAGA, O., y SCHULZ, H.D.: «El puerto fenicio de Toscanos. Investigación geoarqueológica en la costa de la Axarquía (Vélez-Málaga, 1983-1984)», en *Los fenicios en Málaga*. Universidad de Málaga, 1997, pp. 87-154.
- ARRIBAS, A.; TRÍAS, M.G.; CERDÁ, D., y HOZ, J. de: *El pecio de El Sec (Calviá, Mallorca). Estudio de los materiales*. Ayuntamiento de Calviá, Mallorca, 1987.
- ARRUDA, A.M.: *Los fenicios en Portugal. Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a.C.)*. Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2002.
- BARTHÉLEMY, M.: «El comercio fluvial fenicio en la península ibérica», en *Actas del IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos*, vol. I. Universidad de Cádiz, 2000, pp. 291-297.
- BARTOLONI, P.: «Le navi e la navigazione», en *I fenici*. Bompiani, Milán, 1988, pp. 84-91.
- BARROSO RUIZ, C.: «Nuevas pinturas rupestres en Jimena de la Frontera (Cádiz): abrigo de Laja Alta», *Zephyrus* núms. XXX-XXXI, pp. 23-42.
- CORZO SÁNCHEZ, R.: *Venus marina gaditana*. Fundación El Monte, Sevilla, 1999.
- DÍES CUSÍ, E.: «Aspectos técnicos de las rutas comerciales fenicias en el Mediterráneo occidental», en *Archivo de Prehistoria Levantina* núm. XXI, 1994, pp. 311-336.
- ESCACENA CARRASCO, J.L.; FERNÁNDEZ FLORES, A., y RODRÍGUEZ AZOGUE, A.: «Sobre El Carambolo: un hippos sagrado del santuario IV y su contexto arqueológico», en *Archivo Español de Arqueología* núm. 80, 2007, pp. 5-28.
- GARCÍA Y BELLIDO, A.: *España y los españoles hace dos mil años según la Geografía de Strabón*. Espasa Calpe, Madrid, 1980 (7.ª ed.).
- GASULL, P.: «Problemática en torno a la ubicación de los asentamientos fenicios en la Península», en *Los fenicios en la península ibérica*, vol. II. AUSA, Sabadell, 1986, pp. 193-202.
- GONZÁLEZ DE CANALES CERISOLA, F.; SERRANO PICHARDO, L., y LLOMPART GÓMEZ, J.: *El comercio fenicio precolonial de Huelva (ca. 900-770 a. C.)*. Biblioteca Nueva, Madrid, 2004.
- GUERRERO AYUSO, V.M.: «Los mercantes fenicio-púnicos en la documentación literaria, iconográfica y arqueológica», en *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos*. Museo de Ibiza, 1998, pp. 61-103.
- «La navegación en la protohistoria del Mediterráneo occidental. Las marinas coloniales», en *XXI Semana de Estudios del Mar*. Asociación de Estudios del Mar, Melilla, 2003, pp. 55-123.
- «Barcos aborígenes en el estrecho de Gibraltar», en *Barcos, puertos y navegación en la Historia de Ceuta*. Instituto de Estudios Ceutíes, Ceuta, 2008a, pp. 33-65.
- «Las naves de Kerné (II). Navegando por el Atlántico durante la Protohistoria y la Antigüedad», en *Los fenicios y el Atlántico*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2008b, pp. 69-142.
- JAUREGUI, J.J.: «Jábegas y cárabos», en *Archivo de Prehistoria Levantina* núm. IV, 1953, pp. 275-281.
- LÓPEZ PARDO, F.: *El empeño de Heracles. La exploración del Atlántico en la antigüedad*. Arco Libros, Madrid, 2000.
- LUZÓN NOGUÉ, J.M.: «Los hippos gaditanos», en *Actas del Congreso Internacional «El estrecho de Gibraltar»*, vol. I. UNED, Madrid, 1988, pp. 445-458.
- MARTÍN RUIZ, J.A.: «El comercio cananeo y fenicio a través del cargamento transportado en los pecios hundidos en el Mediterráneo», en *Revista Atlántico-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social* núm. 12, 2010, pp. 127-138.

BARCOS MERCANTES FENICIOS EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

- MEDAS, S.: *La marinería cartaginesa. Le navi, gli uomini, la navigazione*. C. Delfini, Sassari, 2000.
- «L'orientamiento astronomico: aspetti tecnici della navigazione fenicio-punica tra retorica e realtà», en *Los fenicios y el Atlántico*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2004, pp. 43-53.
- MEDEROS MARTÍN, A., y ESCRIBANO COBO, G.: «Indicios de navegación atlántica en aguas canarias durante época aborigen», en *Revista de Arqueología* núm. 194, 1997, pp. 6-13.
- «Los periplos de Eudoxo de Cícico en la Mauritania atlántica», en *Gerión* núm. 22, 1, 2004, pp. 215- 233.
- «Caballos de Poseidón. Barcos de juncos y *hippoi* en el sur de la península ibérica y el litoral atlántico norteafricano», en *Saguntum* núm. 40, 2008, pp. 63-78.
- NEGUERUELA, I.: «Hacia la comprensión de la construcción naval fenicia según el barco Mazarrón-2 del siglo VII a.C.», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2004, pp. 227-278.
- PINEDO, J.; GÓMEZ, M.; MIÑANO, A.; ARELLANO, I., y BARBA, J.S.: «Descubrimiento de dos barcos fenicios en Mazarrón (Murcia)», en *Actas del IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos*, vol. IV. Universidad de Cádiz, 2000, pp. 1671-1679.
- PARKER, A.J.: *Ancient Shipwreck of the Mediterranean and the Roman Period*. BAR, Oxford, 1992.
- RABAN, A.: «The Thera Ships: Another Interpretation», en *American Journal of Archaeology* núm. 88, 1, 1984, pp. 11-19.
- ROMERO RECIO, M.: «El rito de las piedras volteadas (Str. 3, 1, 4)», en *Arys. Antigüedad: Religiones y Sociedad* núm. 2, 1999, pp. 69-82.
- RUIZ CABRERO, L.A.: «La marina de los fenicios. De la creencia en la vida a las naves de la muerte», en *Gerión* núm. 25, 1, 2000, pp. 91-119.
- RUIZ-ZORILLA, A.: «Las navegaciones a España de griegos y fenicios», en *Revista de Historia Naval* núm. 10, 1985, pp. 27-50.
- STAEGER, L.E.: «Dos pecios fenicios en alta mar de la costa norte del Sinaí», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2004, pp. 179-195.
- TRAKADAS, A.L.: *Skills as tribute: Phoenician sailors and shipwrights in the service of Neo-Assyria* (tesina). Universidad de Tejas, 1999.