VIII JORNADAS DE HISTORIA DE CEUTA

BARCOS, PUERTOS Y NAVEGACIÓN EN LA HISTORIA DE CEUTA

INSTITUTO DE ESTUDIOS CEUTÍES
PATRONATO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA
VIII JORNADAS
DE
HISTORIA DE CEUTA

BARCOS, PUERTOS Y NAVEGACIÓN
EN LA HISTORIA DE CEUTA

INSTITUTO DE ESTUDIOS CEUTÍES
CEUTA 2008
BARCOS ABORÍGENES EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Víctor M. Guerrero Ayuso

Paradójicamente, ante una información arqueológica sólida y abundante de tráficos marítimos entre el Mediterráneo y el Atlántico, la documentación naval, tanto iconográfica, como arqueológica, de barcos propios de esta zona geográfica es bastante escasa, con lo que resulta muy difícil visualizar los arquetipos navales que, al menos durante el Bronce Final y la Edad del Hierro, movilizaron tal cantidad de mercancías.

No cabe duda que esta falta de documentación directa ha propiciado una visión «pesimista» de las capacidades náuticas de las poblaciones aborígenes del sur y suroeste peninsular, de forma que todo lo que se mueve por el mar, y es mucho, automáticamente y sin más reflexión se le endosa principalmente a navegantes fenicios y, en segundo término, a helénicos, en especial a eubeos y focios. El papel de estas marinas palaciegas fue efectivamente crucial en las transformaciones que tuvieron lugar en el área geográfica del Estrecho hasta Huelva hacia el año mil BC, sin embargo, es necesario interrogarse sobre el papel de los aborígenes en los intercambios mediante la navegación de cabotaje y especialmente a través de las cuencas de los grandes ríos peninsulares, que constituían excelentes vías de penetración hacia el interior.

Generalmente se olvida el importante papel de esta navegación fluvial, que es inseparable del cabotaje marino, y sería bueno señalar a tal efecto que esta cuestión no pasó desapercibida para los escritores de la antigüedad. Recordemos que gran parte del periplo de Jasón con sus argonautas, que nos legó Apolonio de Rodas (García Gual, 1987), se desarrolla siguiendo la cuenca de los grandes ríos, en primer lugar el Danubio (Istros), que en la geografía legendaria permitía el paso al Adriático, para desde aquí remontar el Po.

* Universidad de las Islas Baleares, Grup de Recerca ArqueoBaleàric, Departamento de Ciencias Históricas y Teoría de las Artes, Campus UIB, c/t de Valldemossa km. 7,5, 07122-Palma, vnguerrero@uib.es [www.arqueobalear.com]. Miembro del Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale (Venezia). La redacción del presente artículo es el resultado de los trabajos desarrollados en el ámbito del proyecto de investigación, subvencionado por el Ministerio de Cultura en los planes de I+D, Navegación mediterránea y navegaciones oceánicas en la antigüedad. Fundamentos interdisciplinarios (históricos, arqueológicos, iconográficos y etnográficos) para su estudio. La cuestión de la faceta atlántica africana (ref. HUM2006-05196) de la Universidad Complutense de Madrid.
(Eridano), cuenca que, en la misma mitica concepción, permitiría a la nave descendr por el Ródano para ganar de nuevo el Mediterráneo.

La arqueología ratifica el relevante papel de estas navegaciones fluviales inseparables, como hemos dicho, del cabotaje y gran cabotaje marino. Por proximidad geográfica y a título de ejemplo recordemos el caso de las bocas del Ródano, como núcleo vital para entender esa interacción (Long, 2003), y, en la misma línea argumental, podríamos recordar el muy conocido caso del Guadalquivir, a través de cuyas aguas entran gentes e influencias fenicias hasta más allá de Sevilla, y aun siguió siendo muy relevante su importancia económica durante época romana, no sólo hasta Sevilla, sino también desde esta ciudad hasta Córdoba (Chic, 1990). Es bajo esta perspectiva mixta de navegación fluvial y marina cuando alcanzan notoriedad excepcional algunos de los conjuntos iconográficos de temática naval que nos proponemos examinar, especialmente el de Laja Alta.

No es nuestra intención examinar las marinas extranjeras que frecuentaron estos confines durante la prehistoria reciente y la antigüedad, como la fenicia (Basch, 1987; Guerrero, 1998; Medas, 2000), la helénica (Morrison y Williams, 1968) y seguramente otras apenas teñidas en cuenta, como la chipriota (Westerberg, 1983) y la nurágica o sarda (Guerrero, 2004). Nuestro esfuerzo se centrará en revisar fundamentalmente la iconografía náutica aborigen del área geográfica de Gibraltar, ya conocida de antiguo, pero necesitada, a mi juicio, de una profunda revisión. Igualmente pretendemos aportar alguna reflexión sobre los dos únicos barcos relacionados con las cuestiones coloniales del Estrecho que la arqueología nos ha permitido conocer.

Las pinturas de Laja Alta

El conjunto más significativo por el número de embarcaciones representadas y por la variedad es el hallado en el abrigo de Laja Alta, en Jimena de la Frontera, Cádiz. Su importancia es extraordinaria, pues resulta un documento único en Occidente, donde la riqueza de iconografía náutica no es precisamente abundante. Su valor radica en mostrarnos en un documento unitario, aunque tal vez en calidad de palimpsesto, la diversidad de artículos náuticos utilizados por una comunidad aborigen occidental no influida aún por elementos propios de la colonización oriental.

No está demás referirse antes de nada al antiguo entorno geográfico en el que se insertaba esta extraordinaria muestra de la iconografía naval. El abrigo de Laja Alta formaba parte de un ecosistema húmedo dominado por la laguna de La Landa, hoy prácticamente desecada, pero de gran importancia a lo largo de todo el Holoceno, incluida la protohistoria reciente (Giles y Sáenz, 1978-80; Luque et al., 1999), pues resultaba un inmejorable ambiente para el desarrollo de la náutica prehistórica, tanto para el aprovechamiento de los recursos de subsistencia, que comporta todo sistema lagunar, como para las comunicaciones e intercambios, pues esta zona húmeda interín terminaba por conectarse con el mar por diversos «caños» como el de Vejer y Barbate, configurándose todo el sistema como un auténtico mar interior.
Debe advertirse que la conservación de las pinturas (fig. 2) no es buena y, por lo tanto, la discusión de algunos detalles importantes se hace sobre los dibujos publicados de las mismas, que no siempre son coincidentes. Los más conocidos y utilizados en la literatura científica han sido los de C. Barroso (1980), que ya mostraban (fig. 1) serias discrepancias con los que se dieron a conocer inicialmente (Giles y Sáenz, 1978-80). Casi
dos décadas después el panel más importante de la iconografía náutica de la península Ibérica ha vuelto a ser revisado (Aubert, 1999) y de nuevo se han planteado divergencias sustanciales que afectan, sobre todo, a dos de las embarcaciones.

La naturaleza y datación de estas pinturas ha sido discutida en innumerables ocasiones que aquí no comentaremos en detalle, salvo en algunos aspectos imprescindibles. La datación del panel de pinturas no es tarea fácil y adolece de los mismos problemas de incertidumbre que otras muchas pinturas rupestres prehistóricas. Para empezar, el conjunto puede ser, como se ha dicho, un palimpsesto de carácter diacrónico en el que algunos de los signos ocultados, esteliformes y otros abogan por una datación calcólica o del Bronce Antiguo.

En principio no hay ninguna razón de peso para excluir las barcas de esta genérica datación, como algunos investigadores (Dams, 1984) ya propusieron en su día. A nuestro juicio, una de las propuestas que seguramente se acercan más a la edad real de las pinturas la hizo J. Briard (1996), quien vio en ellas manifestaciones artísticas de la Edad del Bronce.

En condiciones oceanográficas mucho más adversas se desarrolló una importante actividad marinera en el Atlántico, como nos indican los petroglifos de Borna (García Alén y Peña, 1980; Dams, 1984) y, especialmente, el del dolmen de Anielas (Shee-Twohig, 1981), con mayor razón debería haber ocurrido en un contexto tan propicio como el de la laguna de La Janda, que tenía comunicación directa con el mar.

Pese a la ausencia de una datación absoluta y directa de las pinturas de Laja Alta y a tenor de la naturaleza de las embarcaciones, que ahora analizaremos, somos de la opinión que se trata de barcos de tradición aborigen, anteriores en cualquier caso a la «contaminación» de modelos náuticos introducidos por los fenicios en Occidente. Si tenemos en cuenta las dataciones absolutas de los inicios de la colonización fenicia (Torres, 1998; Torres et al., 2005; Mederos, 2005; Docter et al., 2005), tanto la relacionada con las colonias, como la que se refiere a los asentamientos aborígenes en los que aparecen por primera vez importaciones y metalurgia del hierro, vemos que hacia el 900/850 BC no sólo han tenido ya lugar los primeros contactos, sino que también se ha producido una primera transferencia tecnológica. Por lo tanto, parece razonable situar el ante quem de estas pinturas, que nada tienen que ver con lo que conocemos de la iconografía náutica fenicia o púnica (Guerrero, 1998; Medas, 2000), entre el 1000 y el 900 BC, sin olvidar que, con toda seguridad, recogen tradiciones de arquitectura naval local mucho más antiguas.

Discrepamos por completo de la identificación que C. Aubert (1999) establece entre los grafítos de Laja Alta y la náutica fenicia. Nada nuevo, por otra parte, pues éste fue el origen que más de una década antes le diera M. Almagro-Gorbea (1988). Aún admitiendo que las pinturas hayan sido realizadas por manos indígenas, a nuestro juicio, los tipos de barcas representados tienen poca o ninguna correspondencia con la iconografía de la

1. Nuestro análisis se efectuará comparando en las figuras correspondientes la versión de Barroso a la izquierda y la de Aubert a la derecha.

Barcos aborígenes en el Estrecho de Gibraltar

náutica fenicia y cartaginesa que conocemos. La propuesta que hace Aubert de relacionar la escena con los acontecimientos de la Segunda Guerra Púnica carece, a mi parecer, de toda justificación. Como menos aún la tiene fecharlos con posterioridad a la fundación de Carteia, en el 171 aC, en base a la configuración de las popas de algunas naves, pues popas similares son bien conocidas desde el tercer milenio BC (Landström, 1970).

En el conjunto de Laja Alta pueden identificarse al menos dos grandes categorías de naves:

1) Barcas menores

Una serie de pinturas corresponden sin ningún género de dudas a barcas menores (fig. 3), tal vez dedicadas a la navegación interna en los humedales y zonas lacustres del antiguo ecosistema, cuyo núcleo central era la laguna de La Janda. Están todas representadas sin aparejos de propulsión, salvo los remos.

Fig. 3: Barcas 1 y 2 de Laja Alta, según las versiones de Barroso (1980) y Aubert (1999).

La barca n.° 1 (fig. 3, 1) constituye el arquetipo más simple de todo el conjunto. Existen algunas discrepancias entre los trazos observados por Barroso y Aubert, aún así no cambian sustancialmente la naturaleza del casco, acabado en una popa muy curvada hacia el interior. Sobre el mismo se aprecia un trazo paralelo a la borda del que descienden líneas verticales que lo unen a la cubierta. Tal vez pueda interpretarse como la percha o berlinga para sostener un toldo de protección para los tripulantes que vemos en muchas barcas de remos desde el neolítico, como ocurre en la pintura del dolmen de Antelas (Sheed-Twohig, 1981).

Es posible que la representación n.° 2, sobre la que también Barroso y Aubert discrepan sobre los trazos (fig. 3, 2) que delimitan el casco y el número de remos, responda a un tipo de barca algo más complejo, pues parece disponer de una roda recta, ligeramente inclinada hacia proa.
Los dos elementos de la roda (uno en la versión de Barroso) que viran casi horizontales hacia el interior son considerados por Aubert como trazos pintados ajenos a la barca, sobre los que ésta después se superpuso. Va propulsada por remos, cuatro o siete por banda según la versión que consideremos. El remate del estribo sigue el mismo esquema de trayectoria curva que vemos en la mayoría de embarcaciones.

2) Barcas mayores

La segunda categoría de barcos (fig. 4 a 6) parece responder a tipos de mayor porte, todos guarnidos de aparejos de propulsión y jarcias capaces de abordar la navegación en mar abierto. El gráfico n.\(^{o}\) 3, sobre el que no existen discrepancias en los cálculos comentados (fig. 4, 3), salvo el remate de la proa, se conserva relativamente bien y, por lo tanto, puede también ser examinado sin las dudas que provoca la iconografía parcialmente perdida. Representa un barco de casco alargado, roda recta y estribo rematado con un adorno curvado hacia el interior. Está aparejado con un palo mayor, seguramente rematado con una cofa.

![Barcas 3 y 4 de Laja Alta, según las versiones de Barroso (1980) y Aubert (1999).](image)

3. Sobre la naturaleza de las velas de algunas comunidades indígenas conviene recordar el empleo de pieles, como nos confirman los datos literarios proporcionados, tanto por Estrabón (4, 4, 1), como por César (*Rollo Gallico* 3, XIII-XIV); para el área geográfica que nos interesa tenemos igualmente que añadir la mención de Avieno (*Ora maritima*, 218-222) que, refiriéndose a las comunidades costeras de Sagres, nos dice que con las pieles de las cabras que se criaban en la región se fabricaban velas para las naves. Es importante recordar que este tipo de velas, fabricadas con pieles cosidas, tiene también confirmación arqueológica tras su hallazgo en la nave de Nha hundida entre el II y III a.C (Kozlíc, 1993: 36), donde varios restos de pieles procedentes del velamen presentaban aún las reliquias cosidas.
y provisto de verga. Los otros dos trazos, que partiendo del extremo del palo, y bajo la eventual cofa, se afirman en el casco, son más difíciles de analizar; tal vez respondan al estar y la burda, incorrecta o muy subjetivamente interpretados por el artista, que no necesariamente tenía que ser un experto marinero, aunque tampoco puede descartarse que sean obenques como propone Aubert (1999). Sin embargo, otra alternativa también debería ser considerada, de tal manera que el trazo, que saliendo del palo hacia proa se afianza en la cala, podría interpretarse como un estar, mientras que los otros dos, prácticamente verticales, sería viable considerarlos un mástil bipode. Todo lo cual es acorde con la posibilidad de considerar este arquetipo como una barca de juncos, lo que igualmente es coherente con una popa tan curvada al interior del casco.

Los trazos verticales que jalonan el costado visible permiten sugerir que estemos ante una barca con refuerzos internos a modo de cuadernas, si aceptamos el universal canon de representación «en rayos X», o bien las ataduras de los juncos, si admitemos que el casco pudo estar construido con estos materiales, por otro lado, propios de zonas lagunares.

Sea cual fuere la naturaleza del casco, parece fuera de toda duda razonable que la embarcación estaba aparejada para navegar a vela, bien con mástil único o bipode, según admitamos que se trate de una barca de tablas o de juncos. A nuestro juicio, los trazos que parten de los penoles de la verga pueden interpretarse sin dificultad como las brazas. Sin embargo, esta opinión es discrepante con la de otros autores (Barroso, 1980; Alonso, 1993), que vieron en ellos elementos característicos de velas triangulares. En realidad, esta opinión era un esfuerzo más para relacionar esta iconografía náutica con la egipcia, cuestión que, a nuestro juicio, no tiene el más mínimo anclaje, ni en el registro arqueológico, ni en el iconográfico, ni mucho menos en el de las fuentes escritas, del Mediterráneo central ni occidental. En cualquier caso, las únicas similitudes aceptables con las barcas de papiro serían las formas de las popas y algún otro elemento, pero estarían originadas sólo por el empleo de materias primas que, como el junco, papiro o totora, proporcionan inevitablemente algunas semejanzas formales, nunca por una transferencia directa de tecnología naval entre Egipto y Occidente.

Por lo que respecta a las velas triangulares, caracterizadas por tener el grátil superior fijo en la verga y el vértice amarrado al pie del mástil, tienen efectivamente buena documentación en la iconografía egipcia del Imperio Antiguo. Este tipo de vela, en forma de triángulo invertido, son útiles en muchos tramos del Nilo (p. e., Landström, 1970: 35-36), donde el cauce discurre encuadrado entre las altas orillas, por lo que los vientos se aprovechan básicamente en la parte alta de la vela, sin embargo, en el Mediterráneo son por completo desconocidas, pues tienen muy escaso rendimiento y menos aún en el Atlántico. Por todo ello,

4. Código de representación, no exclusivo, pero sí muy utilizado por los artistas del Protogeométrico y Geométrico griego (Basch, 1987: 160-161), según el cual se representan por el exterior elementos de la arquitectura naval que el tablazo no ocultaría. Algunas tareas como las procedentes de Asine y de Phylaccopi (Basch, 1987: 141-142) y, sobre todo, la de Cnosos (Basch, 1987: 160) permiten una buena comprensión de este código visual.
resulta más razonable que se trate de las brazas, como volveremos a ver la barca n.º 4 del mismo panel de Laja Alta.

La barca que más polémica ha suscitado (fig. 4, 4), por haber sido interpretada por algunos como una nave de guerra, versión con la que en absoluto estamos de acuerdo, es la n.º 4. Volveremos a estar ante una barca de casco bastante alargado con aparejos (palo y verga) y jarcia de labor representada por las brazas. Tanto la roda como el codaste son ligeramente curvos y ambos presentan tres líneas horizontales superpuestas que se dirigen hacia el exterior de la nave, son los elementos que han permitido sostener a algunos investigadores la presencia de espolón⁵ (Barroso, 1980; Almagro-Gorbea, 1988; Aubert, 1999), sin embargo, la posibilidad de que sean adornos⁶ y no elementos estructurales no puede descartarse en absoluto. Vamos seguidamente algunos detalles que hacen inviable la interpretación de los citados elementos como un espolón y, por extensión, que estemos ante una nave de guerra.

La colocación del palo sobre el casco (en la ubicación del triquete y no del mayor) parece dejar fuera de dudas que la proa se sitúa a la izquierda de la representación, pues el palo (en el caso de mástil único) cuando se desplaza del centro del casco lo hace siempre, por lógica náutica, hacia proa, nunca hacia popa. Acerca de la jarcia pueden hacerse las mismas indicaciones que para la barca anterior. Los trazos que salen de los penoles de la verga se afilan en el tramo inferior del mástil, como suele hacerse con las brazas cuando la vela está recogida. No volveremos a insistir en la imposibilidad de interpretar estos elementos como una vela triangular de tipo egipcio.

Sobre la barca n.º 5 existe bastante consenso en los calcos (fig. 5, 5), seguramente porque es otra de las pinturas que mejor se conservan. Constituye, a nuestro juicio, la representación con más carga de ingeniosidad. La eslora del casco parece relativamente corta en relación a los aparejos que se representan: un palo con cofa y diversos elementos de las jarcías mayor y de labor, todos parten del extremo del palo, bajo el trazo circular sobre el palo, que debemos identificar como la cofa, y todos acaban en el casco, por lo que, o están duplicados, o han sido mal interpretados. De los exteriores cabría esperar que fueran el estay y la burda, pero los interiores tendrían escaso sentido, salvo que sean obsequios en una representación bastante incorrecta. Es decir, utilizando una licencia iconográfica frecuentísima en la iconografía náutica consistente en representar la nave con la combinación

---

5. El doble o triple espolón no sería otra cosa que el espolón auténtico (combolion), en la línea del agua y a medias roda una segunda pronverbancia (proemabolion), muchas veces decorado con una funda de bronce a manera de protomo (frecuentemente un jabali) como lo vemos claramente en galeras romanas (Basch, 1987: 21). En realidad el proemabolion venía a rematar la unión por la proa de las ciuntas del casco y su función ofensiva es altamente dudosa. Una buena representación de estos dobles o triples elementos en las redes de las naves los tenemos en los barcos de Klinale Tekke (Basch, 1987: 144-145 y 160; 1997: fig. 19), datos de la Geométrico tardío. Aún así me parece difícil admitir que la barca n.º 4 de Laja Alta pueda ser considerada una nave de guerra, mucho menos con espolón.

6. A tal efecto podemos recordar, sólo a título de ejemplo, los remates de las rodas de las gondolas venecianas. Algunas grabadas del s. XIX (Johnstone, 1988: 96) nos muestran estos elementos con un extraordinario parecido al de la barca n.º 4 de Laja Alta.
de una doble perspectiva desde el observador: el casco en visión longitudinal y la vela con parte de la jarcia mayor en visión frontal. De esta forma, las líneas divergentes que descienden del palo hacia el casco pueden ser interpretadas como obenques, tal y como observa L. Basch (1987: 111) para algunas barcas que aparecen en gemas cretenses.

La proa debemos situarla en el extremo derecho de la representación y la popa en el izquierdo, con un codaste muy carenado, acabaría en una curva muy abierta hacia el interior del casco. Por lo tanto, nuestra interpretación proa-popap es discrepante con las opiniones de Barroso (1980) y Aubert (1999), que consideran la proa el extremo izquierdo rematado con el trazo curvo hacia el interior.

De nuevo la ubicación del palo sobre el eje de crujía es el más preciso indicador, pero esta cuestión no fue tenida en cuenta por dichos investigadores. La situación del palo sobre el casco contradice la identificación de la proa que hacen Barroso y Aubert, pues de nuevo es necesario recordar que siempre sin excepción el palo mayor, cuando sólo hay uno, se sitúa generalmente en la mitad de la eslora o en el primer tercio proel (ubicación del trinquete), pero jamás hacia popa, salvo en el caso del mesana en las embarcaciones con más de dos palos, que no es el caso de Laja Alta.

Sobre las barcas n.º 6 y 7 existen tan fuertes diferencias entre los calcos de Barroso y Aubert que todo intento de hacer una interpretación de los mismos se nos antoja sumamente arriesgado, sin poder contrastarlo con el original o con una buena documentación.

7. Tan pocos son los ejemplos iconográficos existentes en los que se representen todos los elementos del barco en la misma perspectiva que merece la pena señalar la existencia de una galera griega grabada en una placa de oro (Despoine, 1990) en la que todos los componentes de la nave han sido representados en visión longitudinal o lateral, es decir, vemos correctamente la nave navegando de costado, con la vela henchida, las balunas y los brioles curvados por el viento, así como los obenques saliendo del palo y afianzándose hacia popa en la regular.
fotográfica, pues son las pinturas peor conservadas y resulta difícil saber si algunas de las discrepancias se deben a deterioros del panel entre la primera y la segunda observación hecha dos décadas después. No obstante, aun teniendo en cuenta que son los grabados peor conservados, es difícil entender algunas de las discordancias como efecto de la simple desaparición de parte de las pinturas entre el estudio de Barroso y el de Aubert.

Se ha de advertir que también el primer dibujo de la barca n.º 6 publicado por Giles y Sáenz (1978-80) es discrepante con los de Barroso y Aubert, aunque en este caso tienen pocos visos de verosimilitud, pues estos autores interpretan la barca vista desde una perspectiva alta, es decir, como si estuviese representada a vista de pájaro que vuelan a mediana altura dividiendo el costado de estribo y parte del interior del casco. De ser así, constituiría un caso único en la historia de la iconografía naval pintada o grabada. Las representaciones en vista totalmente cenital son rarísimas, aunque no inexistentes (Arkel, 1959), sin embargo, no ocurre así con los escorzos, los cuales no se conocen.

Sobre la barca n.º 6 las versiones dadas por Barroso y Aubert (fig. 5, 6) son por completo contradictorias. En la versión de Barroso (1980: 35) el casco aparece representado mediante tres líneas que convergen en la proa para formar una roda suavemente redondeada. Los dos cuerpos superpuestos en los que está dividido el barco parecen evocar las grandes «morcillas» o haces de juncos, convergentes siempre hacia proa y/o popa, con que se suelen representar estas barcas en la iconografía antigua. Las finas líneas con ligera inclinación que aparecen en cada uno de estos cuerpos pudieran rememorar el sistema con que se representan las ligaduras de los haces de juncos en la iconografía oriental, tanto mesopotámica (De Graeve, 1981), como egipcia (Landström, 1970; McGrail, 2001: 21-22), e igualmente en la hindú (Johnstone, 1988: 171-173; McGrail, 2001: 251). En la versión del original que manejamos el mástil parece ser bipede, lo que aún reforzaría con más intensidad la interpretación de barca de juncos. En esta versión es la única embarcación que dispone de timón de espadilla bien identificado y remos de pala.

En la interpretación que hace Aubert de la embarcación n.º 6 cambia por completo de sentido, el extremo que antes se identificaba con la proa esta autora ve un grueso trazo en espiral que interpreta como la popa. No puede identificar el cuerpo superior de la embarcación; tal vez desaparecido, pues los trazos iniciales en proa y popa sí que aparecen. Tampo-
Barcos aborígenes en el Estrecho de Gibraltar

coco ha podido identificar Aubert los elementos que componían en la anterior versión los aparatos, los cuales habrían sido claves para localizar igualmente con precisión la proa y la popa. En cualquier caso debe señalarse que si aparece la pala que Barroso interpretaba como timón, sin embargo, sería contradictorio que éste aparezca en lo que Aubert identifica como proa.

Los aparatos desaparecidos que pudo identificar en su calco Barroso son muy acordes con un eventual casco de juncos, pues el mástil parece claramente bipede y, de nuevo, estaría rematado por una verga de la que salen las brazas, sobre cuyos elementos de diferenciación con una vela ya no importa repetir. Si el casco que dibujó Barroso fuese correcto, contiene elementos específicamente característicos de las grandes embarcaciones de juncos, totora o papiro, como son las dos grandes «morcillas» de tallos que conforman la estructura básica de estas naves. Por lo que respecta al elemento tan curvado con el que Aubert remata uno de los extremos de la embarcación, es otra de las características propias de las popas de las embarcaciones de juncos.

En lo que atañe a la pintura n.º 7 (fig. 6), si examinamos el calco de Barroso (1980: 34), debería interpretarse como una barca que navega hacia la derecha, como sugiere la dirección de los remos, la situación del pala hacia proa y, sobre todo, la ubicación del timón de pala. El casco parece también dividido en dos cuerpos por una línea paralela a la cala. La proa, por lo tanto, es extraordinariamente redondeada y curvada hacia el interior, al igual que la alta popa, aunque ésta no es tan cerrada. A la altura de las armas tiene varios elementos verticales rematados en su parte alta por banderolas o gallardetes, que es algo bastante infrecuente en la iconografía naval protohistórica. Cinco trazos exteriores y bajo la cala podrían ser interpretados como una representación de los remos, que carecen de pala. De igual forma, el trazo ligeramente inclinado que sale por popa podría identificarse con un timón. En el centro del casco se eleva lo que podría interpretarse como el pala, de cuyo vértice arrancan otros dos trazos en trayectoria angular, cuya lectura puede ser diversa, pues tanto pueden obedecer a la representación de los obenques, como de un estar y una burda incorrectamente situados en su unión con el casco.

Barroso (1980) los interpreta como la vela, sin embargo, la forma es absolutamente desconocida en la náutica prehistórica y antigua. Las velas triangulares, excepto las guarras y de euchillo que se envergonz por un grato al palo o a un estar, tienen siempre la posición contraria, es decir, la base del triángulo es la que se fija a la verga, como vemos en algunas barcas egipcias (Landström, 1970: 35-36), en cualquier caso son velas, como hemos dicho, extraordinariamente raras fuera de Egipto. El segundo trazo angular que aparece hacia la popa es identificado por Barroso (1980) como una segunda vela triangular. La interpretación de este elemento es muy problemática, pero en ningún caso nos parece aceptable la existencia de dos palos en este tipo de embarcación.

La interpretación que de esta embarcación, n.º 7, hace Aubert (1999, n.º 1, fig. 2b) es sensiblemente distinta. Para empezar, cambia incluso el sentido popa-proa. En esta versión un trazo continuo configura la curvada roda y continúa delimitando la cala de la embarcación para llegar a la popa de donde parte un codaste en ángulo recto que sigue en dirección vertical para curvarse hacia el interior de la nave en una posición muy alta y finalmente
rematado por un trazo largo y horizontal. Este remate del codaste contrasta con el que vemos en la mayoría de las naves, que siempre es muy curvado con una terminación casi en espiral. Un trazo horizontal parece delimitar la borda o regala, saliendo sensiblemente por la proa. Sobre la cubierta aparecen elementos difíciles de interpretar, en sustitución de la supuesta segunda vela que plantea Barroso. El elemento que podría interpretarse como el mástil de la embarcación no difiere del presentado por Barroso, aunque las líneas divergentes que de él salen se interpretan aquí como obenques, cosa que nos parece más razonable. Los trazos, interpretados como remos, no ofrecen problemas.

Para concluir, y pese a los problemas de lectura que presentan muchos detalles de las pinturas parietales de Laja Alta, en nuestra opinión nos parece que estamos ante un conjunto de naves con ciertos elementos comunes y estilos que parecen obedecer a una misma fase cronocultural, aunque los dibujos debieron irse sucediendo en el tiempo, el intervalo marcado por todo el conjunto no parece excesivamente largo. Las popas con codastes tan curvados, acabados en rotundas espirales en algunos casos, así como, en general, la configuración de los cascos no remembran embarcaciones fenicias, ni mucho menos cartaginesas o romanas, como piensa Aubert (1999: 38). En última instancia estas popas estarían más próximas a las que vemos en naves del Geométrico griego e incluso griegas de época Arcaica (p. e., Basch, 1987: 158-194; Wachsmann, 1998: 184-194), más que semitas.

No es descartable en absoluto que algunas barcas de Laja Alta, precisamente por esta clase de popa, algún tipo de casco (n.º 3 y 6, en versión de Barroso), así como la presencia de un posible mástil bipode (n.º 3 y 6), respondan a barcas de juncos. Si tenemos en cuenta que los modelos náuticos de Laja Alta corresponden a comunidades que vivían en una zona lagunaria, nada raro sería que barcas de juncos conviviesen con otras monóxilas y de tablas con cuaderas. La construcción de barcas de juncos se ha conservado hasta épocas muy recientes en ambientes con similares características, como ocurrió en Lixus (Cabrera, 1938), en el lago Oristano de Cerdeña (Riccardi, 1988), además de las muy conocidas barcas de juncos del lago Chad, cuyos antecedentes pueden remontarse, como poco, a contextos neolíticos (Lhote, 1961) del período boviense.

No es fácil deducir de estos datos iconográficos la capacidad marínera de estas barcas tartésicas, tal vez incluso «pretartésicas». Si aceptamos la opinión de Avieno (Ora maritima, 113-114) estas comunidades comerciaban por vía marítima hasta las costas de la Bretaña en un periodo claramente pretarético. Si observamos la dispersión de los principales tesoros arqueológicos en la península Ibérica (Ruiz-Gálvez, 1989), aunque no son hallazgos estrictamente costeros, así como la dispersión de implementos metálicos del Bronce Final (Ruiz-Gálvez, 1986, 1993; Huth, 2000), parece claro que estos contactos por mar se produjeron, siendo con posterioridad retomados, como es obvio, por los fenicios gaditanos.

Con ello no pretendemos sugerir que embarcaciones como las de Laja Alta se aventurasesen por el Atlántico hasta alcanzar confines nórdicos tan lejanos, aunque sin duda pudieron tener suficiente capacidad como para salir del entorno interior de la laguna de La

8. Turismus skitzque in terminos Oestrumnicum negotiandi mos erat (Schulten, 1955).
Janda y, en navegación de cabotaje, frecuentar la costa sur atlántica de la península Ibérica, al menos hasta el cabo de San Vicente, donde podían entrar en contacto con otras redes de distribución, igualmente aborígenes, con lo que alcanzaría mucha verosimilitud la opinión de Avieno, en tanto que, efectivamente, productos del Atlántico Norte podían llegar, y así parece confirmarlo el registro arqueológico, a manos tartésicas; no directamente, pero sí a través de los contactos entre diferentes redes de distribución local y regional. Cabría de nuevo recordar que, tal vez, la referencia de Avieno (Ora maritima, 218-222) a las comunidades costeras de Sagres y a sus barcas con velas de pieles de cabra, seguramente nos está retratando este panorama náutico que acabamos de sugerir, del que no existe ninguna razón de peso para eliminar del mismo la presencia de barcas tartésicas.

Analizadas las naves, merece la pena no olvidar un elemento pintado en el conjunto de Laja Alta que seguramente representa (fig. 7) una estructura arquitectónica ligada a la navegación. La barcaza n.º 1 se encuentra inserta en un cuadrado, igualmente pintado en color rojo, como si estuviera resguardada, amarrada o varada, en el interior de un pequeño recinto de planta cuadrada. La interpretación no resulta nada fácil, aunque ya desde un principio (Barroso, 1980) vio en este elemento algo parecido a un puerto o fondeadero. Compartimos plenamente esta identificación y el elemento de comparación que resulta más sugerente sería un *cothon* o pequeño fondeadero artificial del que estaban dotados muchos asentamientos cartagineses. Su finalidad era resguardar las barcas cuando no navegaban o para proceder a reparaciones. El que mejor podría ilustrar esta cuestión es el *cothon* de Mozia (Moscati, 1988: 27 y 188-189), pequeño fondeadero, también de planta.

Fig. 7: Elemento que acompaña a la barca n.º 1 de Laja Alta, según Aubert (1999), sobre vista aérea del *cothon* de Mozia.
cuadrada, excavado en la roca e inundado con agua de mar a través de un estrecho canal. La esquina inferior izquierda de este elemento está perdida, pero no habría que descartar una posible entrada en esta interrupción de los trazos. Por otro lado, en la esquina superior derecha se ha representado un elemento que a primera vista parece un gallardete sobre un pilar o poste, aunque igualmente podría ser un instrumento de señalización visual, como los que no suelen faltar en las estructuras portuarias o de atraque de naves.

Cueva de las Palomas (Tarifa)

De esta cueva se dio a conocer hace años (Alonso, 1993, fig. 12; Topper, 1988: 163) un panel de pinturas rupestres (fig. 8) en el que aparecían figuras esquemáticas de cuadrúpedos, tal vez ciervas, cruciformes antropomorfos y un elemento de temática naval, al parecer superpuesto a dos cabras. Con posterioridad este barquiforme ha sido escasamente estudiado y desconocemos, tanto el grado de fidelidad de la reproducción antigua, como su estado de conservación, que como todos los que aquí se analizan, no era nada bueno en el momento que se hicieron estas catalogaciones. Por lo tanto, una mayor precaución se impone a la hora de su estudio.

A partir de las antiguas publicaciones, ya citadas, el barco está tratado mediante un trazo ininterrumpido de proa a popa. La naturaleza del casco es difícil deducirla a partir de una representación tan simple. Podemos recordar que barcas con ese mismo perfil se encuentran entre los grabados nubios de barcas de papiro (Resch, 1967), pero esa simple
Barcos aborígenes en el Estrecho de Gibraltar

semejanza formal no puede servir de único criterio valorativo, pues el mismo perfil del casco puede ser atribuido a barcas de tablas.

La proa de la barca se alarga mediante un trazo horizontal sobresaliente que podría ser interpretado como un adorno proel o akroterion tal vez zoomorfo, mientras que la popa se remata con un codaste curvo muy prolongado hacia el exterior del que cuelgan gallardetes o cintas. Estos adornos de popa sobre codaste alargado son igualmente bien conocidos en barcas de muy distinta naturaleza. Por ejemplo, los vemos muy parecidos sobre barcas de papiro en los grabados de la localidad nubia de Khor Salaam (Resch 1967, lám. 21).

Aceptando de nuevo como buenas las versiones originales ya publicadas, la barca estaría dotada de mástil en el tercio proel, en cuya mitad superior se escalonan un total de cuatro vergas paralelas. Este sistema de vergas paralelas, o ligeramente convergentes, como veremos en una de las pinturas de Ronda-Málaga, sólo puede justificarse mediante la presencia de velas de esparo o esterillas enrollables a modo de persianas, las cuales han tenido mucho uso en los junco chinos. En Occidente, y concretamente en el Mediterráneo, es un sistema de vela muy raro, del que sólo puede aportarse un paralelo iconográfico. Se trata de un bajorrelieve romano datado hacia el s. II-III dC (Casson, 1971, fig. 195) en el que vemos una balsa de río guarnida con un palo, también en posición proel, con vela-persiana que parece estar siendo izada por un tripulante. El sistema de vela «en persiana» sobre tres, tal vez cuatro, vergas paralelas (fig. 8, en recuadro) que nos presenta este bajorrelieve es incuestionable.

Barca del carambolo

Un hallazgo reciente de vasija barquiforme (fig. 9) en el denominado «santuario IV» del Carambolo (Fernández y Rodríguez 2007, 201-207; Escacena et al. e.p.) viene a enfatizar el importante papel jugado por la vía fluvial del Guadalquivir en las navegaciones del Estrecho y atlánticas en general, como ya hemos señalado en el epígrafe dedicado al estudio del panel de Laja Alta. El hallazgo se produjo entre los materiales de una fosa o bothros (βόθρος) localizada en el ámbito A-16, a donde fueron a parar muchos otros objetos ritualmente amortizados.

Antes de entrar en su interpretación estructural, conviene aclarar que nos encontramos ante una vasija en forma de barca y no frente a una miniatura de nave votiva, como delata un asa de puente que remonta la regala de estribo. La vasija sólo se ha conservado en su mitad anterior, por lo que exclusivamente tenemos información sobre la mitad proel de la nave. La cuestión no es baladí, pues, como sabemos, en estos documentos iconográficos las proporciones y algunos detalles de las embarcaciones deben acomodarse a la función de las vasijas y resultan sometidos a deformaciones más o menos significativas, lo que dificulta una lectura demasiado directa del documento. En este sentido, la barca del Carambolo se nos muestra con una deformación evidente que afecta a la relación manguera, con una manga desproporcionada, demasiado ancha y como debería ser en la reali-
dad de la nave representada, cuya ratio verdadera seguramente era de un metro de manga por cada cuatro de eslora, como vemos en la barca dos de Mazarrón.

Corregida la distorsión producida por la función primigenia del objeto como vasija ceremonial, no parece difícil convenir que estamos ante un arquetipo naval de embarcación ligera, adoptado por muchas comunidades marineras del Mediterráneo de la Edad del Bronce y del Hierro, dada su excelente versatilidad y buen comportamiento en la navegación de cabotaje y fluviales. Una de las que mejor documentación iconográfica nos ha dejado es la nurágica (Guerrero 2004). También, por los mismos motivos, fue una de las embarcaciones de uso generalizado en la náutica fenicia (Basch 1987; Guerrero 1998; Medas 2000), cuyo akroterion más común tuvo la forma de protomo de caballo, lo que contribuyó a designar precisamente esta categoría de arquitectura naval como hippos, más allá del remate específico de la roda.

Concretamente ésta es la identificación que puede hacerse del akroterion representado en la vasija barquiforme del Carambolo. Generalmente admitimos que durante la protohistoria el akroterion distinguió el origen étnico de la comunidad marinera a la que pertenecía la embarcación, por lo tanto, la posibilidad de que se trate de un hippos fenicio es alta. No entraremos aquí en la discusión de la naturaleza tartésica o fenicia del santuario nº 4 del Carambolo, aunque si es necesario recordar que los contextos culturales como los santuarios son propicios para acumular ofrendas votivas de navegantes de diferentes orígenes consistentes en miniaturas de barcas. Los ejemplos que podríamos aducir son numerosos, aunque entre todos resulta paradigmático el caso del conjunto de grabados sobre un ara de un templo de la ciudad de Acco (Artzy 1984; 1987), donde encontramos rodas de tradición cananea-fenicia junto a otras de origen egeo, circunstancia que se repite en los grafitos de los muros del templo nº 1 de Kitón (Artzy 1985) y en los grabados israelitas de Nahal Me’aro (Artzy 1998, 202).

Sin embargo, la naturaleza del barquiforme del Carambolo, como vasija que formaba parte de los elementos litúrgicos del santuario, sugiere que el barco representado era originario de la comunidad que gestionaba el templo y no de otra foránea. En cualquier caso, la presencia de naves fenicias en el carambolo, seguramente hippoi, debe darse como segura, como nos muestra el registro arqueológico de todo el yacimiento. Sin descartar otras de diferentes orígenes, como pudieron ser las sardas. Precisamente la presencia de cerámica nurágica en el mismo Carambolo (Torres 2004) constituye un buen indicio de esta posibilidad, y sobre todo lo es la importancia de su presencia en Huelva (González de Canales et al. 2004, 100-106).

En la misma fosa de amortización ritual fue hallado otro protomo similar. Los autores suponen que formaba parte de la misma barca (Fernández y Rodríguez 2007, 123) cuya única ubicación posible en este caso sería el remate del codaste. Sin embargo, debe advertirse que no está documentada la presencia de protomos en las popas de esta categoría de barcos, no se conoce ni uno sólo en el contexto fenicio (Basch 1987; Guerrero 1998; Medas 2000), como tampoco se documenta en las marinas aborígenes que utilizaron la misma categoría de naves; un buen ejemplo lo tenemos en la nurágica (Guerrero 2004), en la que ninguno de los más de un centenar de ejemplares de barcas votivas tiene protomo en el
codaste. En contextos fenicios sólo es posible encontrar la presencia de doble protomo de *hippos* en barcazas menores, como vemos en la puerta de bronce de Balawat (De Graeve 1981, fig. 79). No es nada probable que este protomo aislado hallado en la fosa del ámbito A-16 corresponda al mismo barquiforme que estamos analizando, por lo que no sería descartable que el número mínimo de vasijas rituales barquiformes hubiese sido dos y no una.

El casco no contiene otros elementos estructurales salvo una serie de orificios por debajo de la regala en el costado de estribor. Su interpretación no es fácil. Los autores que estudiaron el yacimiento (Fernández y Rodríguez 2007, 201-207) abogaban por identificarlos como gateras para la salida de los remos, sin embargo, esta lectura me parece dudosa, por distinto motivos.

Los orificios y aberturas practicados en la obra muerta, en la borda por encima de la línea de flotación, pueden servir como entradas y salidas del agua del mar que se acumula en la cubierta por los golpes del oleaje, o para que salga el agua del balde o de la lluvia. Éste no parece ser el caso de la barca que nos ocupa, pues el referido tipo de naves carece de cubierta cerrada y, por lo tanto, los imbormales no tienen razón de ser. La presencia de gateras para la salida de los remos en las galeras, como en las naves largas, birremes y trirremes, está bien documentada, pero no así en las naves de un solo orden de remos. El sistema generalizado que vemos en las naves del geométrico y posteriores es la chamacera y la salida de los remos a través los huecos de la fálce o escalamote. Un solo caso puede señalarse como excepción significativa, se trata de la nave pintada en una *hydria* del Museo del Louvre (Basch 1987, 221) que representa la nave Argos al mando de Jasón y conducida por Tifis en el Hagniada.

---

Fig. 9: Vasija barquiforme aparecida en la fase IV del Santuario del Carambolo (según Fernández y Rodríguez 2007).
Tampoco la arqueología ratifica la presencia de gateras para los remos en la categoría de embarcación que nos ocupa. El caso más evidente es de nuevo la nave n° 2 de Mazarrón, que carece de ellas, aún conservando el remate de la borda en algunos tramos del casco. Por otro lado, los orificios de la nave del Carambolo llegan hasta el codaste, mientras que los remos no actúan nunca en una posición tan proel.

Una de las soluciones posibles es que se trate de un escalamote burdamente representado. Si tenemos en cuenta la configuración de la vasija y la materia de la que está fabricada, hay que reconocer la dificultad de reproducir en arcilla las varillas verticales o el enrejado de un escalamote.

La última cuestión a señalar es la cronología de esta terracota. Las recientes excavaciones han proporcionado datos precisos para encuadrar la datación de esta vasija barquiforme (Fernández y Rodríguez 2007, 103-104 y 150-151), combinando los resultados de dataciones radiocarbónicas con los indicadores de cronología relativa que proporciona la cerámica, circunstancia que no es frecuente en la iconografía naval protohistórica. La barca del carambolo debe situarse entre la datación radiocarbónica (UA-24401: 2770 ±50 BP), obtenida a partir de una muestra de herbáceas carbonizadas, que no indicaría que no es anterior al terminus post quem 810 BC, mientras que tampoco traspasaría el 791 BC, marcado por terminus ante quem proporcionado por la datación (CSIC-1982: 2502 ±40 BP). Los hallazgos cerámicos de la fase IV del santuario son congruentes, grosso modo, con estos datos; en líneas generales resultan propios del siglo VIII o de los inicios del VII. Este ligero desfase puede ser atribuido a un moderado efecto de «madera vieja» originado por la naturaleza de la segunda datación radiocarbónica. Esta cronología resulta de extraordinario interés pues se situaría en un momento ligeramente anterior a las barcas de Mazarrón, aunque lógicamente los prototipos náuticos tienen larga pervivencia.

**Barquiformes de Ronda-Málaga**

Algo desligados del ámbito geográfico que en este trabajo nos ocupa, aunque indudablemente relacionados con el complejo problema de las comunidades aborígenes precoloniales del estrecho de Gibraltar, son algunos grafitos localizados más al este que los de Laja Alta. Uno de estos conjuntos es el situado hacia el km. 12 de la carretera de Ronda a El Burgo en la provincia de Málaga (Darms, 1984). Pese al esquematismo de las representaciones (fig. 10), pudieron identificarse dos elementos pintados que por sus características es posible que representen embarcaciones aborígenes. Ambos barquiformes están muy separados en el panel y no forman parte de ninguna escena conjunta, sino que seguramente se trata de aportes diacrónicos, aunque no necesariamente muy distantes en el tiempo.

En una posición superior aparece (fig. 10) una barcaza simple, seguramente de casco monóxilo. Lo elemental de la representación no permite distinguir la proa de la popa. Sobre

---

9. En el panel real ambos elementos aparecen separados varios metros.
Fig. 10: Panel con motivos barquiformes de Ronda-Málaga (según Dams 1984).

unos de los extremos de la barca aparece un trazo vertical que podría reproducir un adorno, de ser así, estaríamos seguramente ante la proa de la canoa, pues en las monóxilas que conocemos etnográficamente los elementos de adornos, como protomos, se colocan en la proa y muy raramente en la popa. En el Pacífico tenemos numerosos ejemplos sobre esta cuestión (Haddon y Hornell, 1975), pero tampoco faltan ejemplos en Occidente, donde precisamente tenemos una magnífica representación de monóxilas con adornos en la proa en un vaso ibérico de Liria. En este documento iconográfico vemos canoa ibéricas (Balles-tér et al., 1954, fig. 42, lám. 61 a; Bonet, 1995: 90 y 424). En una escena que representa las barcas con arqueros abordo disparando sus arcos, uno de ellos de pie sobre el lecho del río o de la albufera. Las embarcaciones, con tres y dos arqueros respectivamente, se caracterizan por tener un casco prácticamente plano, una proa aguzada y ligeramente inclinada hacia abajo, parece acabar en un adorno con cuernos.

Para la península Ibérica Estrabón10 (II, 3, 8) nos proporciona dos referencias de gran interés. Una de ellas está referida a los indígenas de la costa septentrional (kallaikei, ástures y kantabroi) de los que nos dice: Antes de la expedición de Broítos, no tenían más que barcas de cuero para navegar por los estuarios y lagunas del país; pero hoy usan ya boteles hechos de un tronco de árbol, aunque su uso aún es raro...

El segundo de los comentarios de Estrabón (2, 3) puede resultar más próximo al caso que nos ocupa, pues nos habla de la navegación fluvial por el Guadalquivir más allá de Córdoba, y dice así: Para llegar a Kórebyba es preciso usar ya barcas de ribera, hoy hechas de piezas ensambladas, pero que los antiguos las construían de un solo tronco...

10. Según traducción de García Bellido (1945).
La importancia de las barcas monoxílas, tanto en las comunicaciones por vía fluvial, como marítima (Guerrero, 2006b, 2006c), no deberíamos infravalorarla; la mejor prueba la tenemos en la pervivencia del arquetipo a lo largo del tiempo. Seguramente este tipo de embarcación fluvial a base de uno, dos o más troncos era la monoxila griega o la lynter, linter o lintris, latina, aunque no es fácil saber si la monoxila simple quedaba también englobada en esta categoría. Su relevante papel en la economía interior queda bien documentado aún durante el Imperio por la existencia de «cofradías» de barqueros, al mando de los cuales estaba un patrón, como parece desprendese de la inscripción (Chic., 1990: 63) encontrada en Sevilla que reza lo siguiente: A Cayo Aelia Avito, hijo de Cayo, nieto de Cayo, de la tribu Quirina, patrono de todos los lyntararios. Se la dedican los lyntararios, oducenses y nanaevenses.

La segunda de las pinturas con temática naval de Ronda-Málaga probablemente rememora una balsa de troncos o una barca con casco compuesto de varios elementos monoxíllos. El tratamiento que se le ha dado al casco de esta representación tiene mucha similitud con algunos grabados malteses de Tarxien (Woolner, 1957), donde pueden distinguirse balsas junto a otras barcas seguramente de juncos. La iconografía prehistórica de las balsas es muy escasa, pero aún podemos añadir un ejemplo más localizado en el interior del hipogeo menorquín de la Edad del Bronce de Menorca conocido como Torre del Ram (Guerrero, 2006a). Este grafito no sólo es interesante por constituir, como se ha dicho, uno de los pocos documentos iconográficos sobre balsas, sino también por presentar aparejos de propulsión coincidentes con los que también estaban guarnidas las monoxílas de Liria. Dos líneas verticales, rematadas en el extremo superior por una horizontales, pueden constituir con bastante seguridad los aparejos para guarnir una vela rectangular entre pértigas o berlingas. Este tipo de vela está muy bien documentado en una galeria del Geométrico griego (Morrison y Williams, 1968: 31-32, lám. 6) y en las termas de Neptuno de Ostia (Medas, 2007), por lo que respecta a la protohistoria y antigüedad, pero igualmente tiene muy buena documentación etnográfica, incluida la península Ibérica (Basch, 1987: 109-110).


La eventual balsa del conjunto de Ronda-Málaga está provista de un sistema de propulsión consistente en un palo preparado para acoger una vela seguramente de esparto, a juzgar por las tiras transversales con las que se representa este elemento. Efectivamente, una serie de trazos ligeramente inclinados, aunque no lo suficiente para poderlos interpretar como brioles, podrían identificarse, al igual que en la barquiforme de la Cueva de las
Palomas en Tarifa, con las traviesas horizontales que podían servir de armazón a una vela enrollable a modo de una persiana, tal vez similar a las tradicionales velas de los junco chinos, como hemos apuntado al analizar la pintura en la Cueva de las Palomas. Ya hemos visto que este sistema de vela, aunque raro, no fue desconocido en Occidente (fig. 8, en recuadro), donde uno de los mejores documentos iconográficos (Casson, 1971, fig. 195) precisamente lo presenta sobre una balsa fluvial.

Queda por señalar que el barquiforme n.° 2 de Ronda-Málaga parece estar provisto igualmente de remos, según podrían indicar los trazos que salen de un costado hacia el exterior del mismo.

**Los Alisos (Las Zorrillas, Cádiz)**

También en el abrigo rocoso de Los Alisos, en Las Zorrillas, Cádiz, ha sido estudiada otra pintura (fig. 11) que fue considerada inicialmente como un zoomorfo (Breuil y Burkitt, 1929) y reinterpretada después como un barquiforme (Topper, 1975; Dams, 1984) con casco curvado rematado con un *akroterion* en forma de protorro cormido, tal vez representando a un bóvido.

La mala conservación de esta pintura y la desaparición desde antiguo del tercio popel hacen muy difícil la interpretación náutica de este grafito. La línea del casco sugiere de nuevo un elemento monoxilo con adorno en la proa. Mientras que los trazos verticales, junto con el elemento que sigue a continuación, aunque perdida la unión con el casco, pueden hacer referencia a un tambuco o toldo de protección, de función similar a los que

---

**Fig. 11**: Pintura barquiforme del abrigo rocoso de Los Alisos (según Dams 1984).

Este problemático documento iconográfico no aporta gran cosa a lo ya conocido sobre la náutica aborigen de la península Ibérica, pero de nuevo sirve para enfatizar la existencia de tradiciones navales muy anteriores al fenómeno colonial fenicio que pudo iniciarse próximo al año mil, como parecen indicar los hallazgos de Huelva (González de Canales et al., 2004) y las dataciones radiocarbónicas (Nijboer y Van der Plicht, 2006) de estos contextos. Por lo tanto, las comunidades indígenas con las que entran en contacto los primeros navegantes orientales disponían también de una tradición náutica milenaria, que sin duda se verá enriquecida con los nuevos aportes, aunque muchas tradiciones de la carpintería naval autóctona debieron perdurar largo tiempo.

Abrigo rocoso de Huerta de las Pilas

Otras de las pinturas que suelen incluirse en los estudios de iconografía náutica de la zona del Estrecho la encontramos en el abrigo conocido como Huerta de las Pilas, Castillejo, en la provincia de Cádiz (Dams, 1984). Preferimos no pronunciarnos sobre este supuesto barquiforme, pues las reproducciones del mismo, única fuente que en la actualidad tenemos, no ofrecen muchas garantías de verosimilitud. Su reproducción, eventualmente en escorzo desde una perspectiva elevada, no hace muy creíble esta reproducción, seguramente el caleo o el dibujo a mano alzada es poco fidedigno y en el estado actual de las pinturas no es posible verificarlo, por lo que es aconsejable no incluir este grafito en la discusión.

Los barcos de Mazarrón en el contexto de la náutica aborigen peninsular

Desde una perspectiva de estudio arqueológico, tenemos muy escasas posibilidades de contrastar los datos que nos proporciona la iconografía con la realidad de la arquitectura naval, pero a veces el milagro se produce. Hace más de una década dos embarcaciones fueron descubiertas en aguas de Mazarrón y excavadas por el Museo Nacional de Arqueología Marina de Cartagena bajo la dirección de Iván Negueruela. Las dos embarcaciones son gemelas y salidas de los mismos astilleros. Sólo la número dos se ha conservado en un inmejorable estado de conservación, por lo que todas nuestras consideraciones las basaremos en este pecio, por lo tanto, son válidas para ambas embarcaciones. Aunque los estudiosos de temas náuticos seguimos a la espera de la memoria definitiva, las últimas publicaciones ya en circulación (Negueruela, 2004; Negueruela et al., 2004) permiten hacerse un juicio cabal de la naturaleza e importancia de estas dos naves.

Estamos ante dos pequeñas embarcaciones de cabotaje, de poco más de ocho metros de eslora por dos metros y veinte centímetros de manga, es decir, son barcas que entran en la categoría de pequeños mercantes polivalentes para la navegación de cabotaje.
y fluvial, de propulsión mixta con aparejos desmontables, incluido el mástil. Arquitectónicamente (fig. 12) son embarcaciones construidas a partir del casco, o lo que es lo mismo, colocando las tracas de aparradura, y todas las restantes, desde la quilla, sin el soporte de las cuadernas. Todo el tablazón se fija mediante lengüetas insertas en mortajas e inmovilizadas por pasadores o pernos, también de madera. Aún así, el cosido es utilizado para la fijación (fig. 12, en recuadro) de los calafateados y las cuadernas a las tracas.

La resistencia del casco a su quebranto transversal se consigue mediante la inserción de baos, que hacían a la vez de bancos, mediante terminaciones en cola de milano en las tracas, dejando sobresalir la cabeza del bao por el exterior del costado del casco. En este tipo de embarcaciones las cuadernas no tienen la más mínima función estructural, sin embargo, ambas barcas disponían de cuadernas, aunque extremadamente frágiles, consis-

Fig. 12: Barco nº 2 de Mazarrón con detalle de las cuadernas (según Negueruela 2004).
tentes en ramas de higuera de 4 a 5 cm. de grosor, las cuales no llegan a articularse con la quilla, sino que pasan por encima de la misma sin apenas tocarla.

Las palabras que anteceden son un escuetísimo resumen de los estudios citados que encabeza Iván Negueruela, para situar al lector ante el tipo de embarcación de la que pretendo hacer algunas consideraciones provisionales hasta que tengamos un estudio definitivo de ambas barcas. Compartimos plenamente el exhaustivo y excelente análisis que se hace de su estructura y de la carpintería; sin embargo, discrepamos de algunos de los aspectos propuestos que atañen a la inclusión de este tipo de arquitectura náutica en la marina protohistórica y antigua, los cuales, a mi juicio, no resultan baladíes, pues de ello depende en gran medida que podamos asegurar que estamos realmente ante unas embarcaciones fenicias.

Los investigadores consideran que la presencia de unas cuadernas, inoperantes en la estructura del navío, no es otra cosa que un recuerdo fosilizado de un estadio, o tradición anterior, en el que dichas cuadernas, o mejor varillas, formaban la estructura esencial de un casco forrado de piel. De tal forma que establecen una especie de secuencia evolutiva en la náutica prehistórica, explicada de la siguiente forma: En las canoas de la Prehistoria las cuadernas no existían, porque eran innecesarias en un tronco tallado. Tiempo después, en Mesopotamia aparecerían las corachas o barcas de piel... Esa estructura de ramas constituía verdaderas cuadernas, por cuanto eran las que daban soporte a la estructura del barco. Ciertamente, constituían una fase prehistórica de la construcción «a esqueleto»...

No es mi intención aquí entrar en un análisis detallado de los arquetipos primigenios de la arquitectura naval, pero sí debe advertirse que en ningún caso estamos ante una secuencia evolutiva tal y como se plantea en la cita anterior, sino frente al arnaque de varias tradiciones navales, todas las cuales hunden sus raíces a fines del Paleolítico Superior, al menos las primeras evidencias directas se producen en registros arqueológicos de los últimos cazadores recolectores (Guerrero, 2006b, 2006c). Las tres tradiciones a las que nos referimos serían:

1) Una de ellas está representada por las barcas con armazón de varillas o mimbre, ya utilizadas por los cazadores recolectores del Paleolítico nórdico, como las que vemos arponando cetáceos en los grabados del lago Anega (Poikalainen y Ernits, 1998; Springmann, 2003). Su evolución es por completo independiente, dando lugar a una tradición que conduce a los barcos con casco de cuero modernos, como los que aún se construyen en el s. XVII en astilleros ingleses (McGail, 2001: 183).

2) La segunda de estas líneas evolutivas, de trayectoria igualmente autónoma, la tenemos en las canoas monóxilas excavadas en un tronco por las comunidades continentales cazadoras recolectoras, cuyo registro arqueológico más antiguo (7920-6470 BC) es la canoa mesolítica de Van Pesse (Zeist, 1957) descubierta en Drenthe, Holanda. Sin embargo, cazadores recolectores de ambientes costeros
las mejoran con tablas y no tardan en aparecer las cuadernas o refuerzos internos. Por lo tanto, las barcas de quilla y cuadernas de la Edad del Bronce y del Hierro son tributarias de una larga evolución de las monóxilas expandidas y mejoradas con tablas (Medas, 1998) y no de las barcas de varillas o mimbre. El primer registro de las cuadernas lo tenemos, precisamente como evidencia de lo dicho y de su antigüedad relativa, sobre una monóxila neolítica del lago Kastoria, al oeste de Macedonia (Marangou, 2001, 2003), datada por radiocarbono entre 5260 y 5360 BC.

3) La tercera de las tradiciones primigenias, con igual evolución autónoma hasta nuestros días, está en las balsas de troncos, barcas de juncos, papiro y totora, que no afecta para nada al análisis de las barcas de Mazarrón.

Estas tres líneas evolutivas no se suceden en el tiempo, sino que corresponden a entornos ecológicos y geográficos distintos, aunque en muchas ocasiones puedan convivir y en algún caso traspasarse elementos técnicos puntuales11, en los que no entraremos. El caso más paradigmático de esta convivencia de tradiciones autónomas la tendríamos precisamente en Mesopotamia, donde a partir del sexto milenio BC, en la fase Ubaid, conviven barcas de tablas que navegan por el golfo Pérsico hasta Bahrain, Katar y Omán (Guerrero, 2007a) con las de varillas y juncos, de las que comenzamos a tener los primeros rastros arqueológicos directos en el yacimiento kuwaití H3 As-Sabiyah (Carter, 2002, 2003, 2006), cuyo contexto datado por radiocarbono se fecha entre 5500 y 5000 BC.

Las barcas de Mazarrón son tenidas por fenicios occidentales. Sin ningún género de dudas la empresa comercial estaba impulsada y correspondía a una ciudad fenicia occidental aún no bien identificada, tal vez Cádiz o Málaga. Pero una cosa es el cargamento y otra muy distinta la nave que lo transporta, lo cual no siempre tiene que coincidir. Datos arqueológicos sobre esta cuestión hay muchos, aunque una prueba irrefutável la tenemos en un texto bilingüe grecofenicio (Szmycer, 1988) que nos certifica que hacia el 323 aC los griegos de Cos tenían a su servicio una flotilla de barcos mercantes sidonios comandada por los propios hijos del rey Abdalonim de Sidón.

El factor de máxima discordia para aceptar que las naves de Mazarrón proceden de una tradición de carpintería naval fenicia la tenemos precisamente en las cuadernas. Deberíamos poder verificar que en la prehistoria e historia naval de la costa siria y cananea, Ugarit, Fenicia y las ciudades filisteas del sur estuvo presente la construcción de barcos con varillas y mimbre, pues aquí deben situarse los verdaderos ancestros y arquetipos navales que los fenicios hacia el año mil BC trasladan a Occidente. Un breve repaso a la documentación de esta zona costera del Próximo Oriente nos resulta imprescindible.

Uno de los documentos iconográficos más antiguos de la náutica sirio-cananea lo tenemos en un cilindro sello de este origen encontrado en Tell el Dab'a, al este del delta del

11. A título de ejemplo podríamos señalar el paso de mástil bipode, inicialmente ensayado en las barcas de papiro, a las barcas de madera (Landström, 1970), aunque su escasa eficiencia en este tipo de barcas le hizo durar poco en esta arquitectura naval.
Nilo, hallado en contexto con abundantes materiales de cultura material siriocanaea (Porada, 1984; Wachsmann, 1998: 42), que pueden fecharse en el s. XVIII BC. Como ocurre en representaciones sobre soportes minúsculos y de superficie curva, los detalles suelen simplificarse y/o deformarse, sin embargo, encontramos una nave, seguramente de porte ligero y de propulsión mixta, que tal vez podría considerarse un precedente claro del clásico hippos, tiene una bien definida roda curvada, con carena redondeada en la unión con la quilla y, por supuesto, ausencia total de traamar. Ningún elemento estructural de la representación permite intuir que estemos ante un casco de varillas, sino de tablas. Lo mismo ocurre con el mercante provisto de remos y aparejos de vela que aparece en un sello escarabóide de Ugarit datado hacia 1200 BC (Basch, 1987: 70). Una línea en la parte superior del casco seguramente nos remite a la cinta, lo que vendría a confirmar que el casco es de madera y en ningún caso de varillas.

Tampoco podemos pensar que los mercantes recibidos por el funcionario egipcio Kenamon (Davies y Faulkner, 1947), entre los que venimos varios gauloi acompañados por naves menores, eventualmente de un porte similar a las de Mazarrón, no fueran otra cosa que sólidos barcos de madera. Un elemento de interés que nos ofrecen las pinturas de Kenamon para el análisis de las barcas de Mazarrón es constatar que en estas naves cananeas se han representado las cabezas de baos, como igualmente aparecen en una terracota de Biblos, datada en el segundo milenio BC, que también dispone de carlinga (Basch, 1987: 67).

Los textos ugaríticos referidos a la marina cananea (Vita, 1995) no contienen nada que haga pensar en la existencia de barcos de varillas, pese a que en una tablilla en la que se indican las compras para abastecer el pedimento de un astillero se menciona el mibré, pero está referido a una caja de rejilla (Xela, 1982).

La arqueología naval fenicia anterior al hundimiento de las barcas de Mazarrón nos ha proporcionado dos documentos excepcionales de la arquitectura naval. Uno excavado, aunque mal conservado, es el conocido pecio de Uluburum (Bass, 1986) con trastes de madera de cedro ensambladas mediante el sistema de caja y espiga (mortaja, lengüeta y pasador), conocido en la antigüedad como coagmenta punicana (Sleeswyk 1980). Los restos conservados se limitan a las trastes de aparadura y alguna de las siguientes, junto a una quilla más sobresaliente por la sentina que por el exterior del casco. No se han conservado restos de cuadernas en el tramo conservado del mismo, lo que no elimina la posibilidad de su existencia. Más recientemente han sido identificados dos barcos fenicios, de un porte intermedio entre el gauloi y el hippos, que se dirigen a Egipto (Stager, 2004). La gran profundidad (400 m.) a la que se encuentran los pecios impide con la tecnología actual una excavación convencional, pero la buena documentación fotográfica evidencia, más allá de toda duda razonable, que nos encontramos ante barcos de madera con quilla y seguramente cuadernas ortodoxas. Estos dos naves son algo más antiguas que las de Mazarrón, pues el cargamento de ánforas encuentra correspondencia en contextos datados (en cronología convencional, no radiocarbónica) en la segunda mitad del s. VIII a.C. En este análisis debería resultar innecesario recordar que conceptualmente la arquitectura de quillas y cuadernas es independiente del tamaño de la nave.
Barcos aborígenes en el Estrecho de Gibraltar

Por lo tanto, los barcos de tablas con quilla y cuadernas ya estaban plenamente desarrollados por los antecesores de los navegantes que protagonizaron la expansión colonial hacia Occidente. Mientras que no existe ni un solo indicio de navegación en la costa cananea ni filistea que permita pensar en la existencia de una tradición náutica basada en barcas de varillas o mimbres.

La zona geográfica más próxima a la costa cananea donde efectivamente encontramos barcas de varillas o mimbres es Chipre. Cuando en esta isla comenzamos a visualizar los artilugios de navegación es ya durante la Edad del Bronce (Westerberg, 1983) y conviven dos tradiciones de arquitectura naval claramente distintas: barcas de tablas con pieza ahorrillada en el codaste para un timón coaxial (Basch, 1987: 72-74; Guerrero, 2007b) y las barcas con cascos en forma de grandes «estos». A estas ancestrales tradiciones de construcción naval se superponen las innovaciones aportadas por micénicos y cananeos. Es precisamente tras esta interacción cultural cuando en la iconografía naval chipriota comenzamos a documentar mercantes con quilla y cuadernas, como indudablemente vemos en la singular terracota hallada en Amathus (Bonino, 1965) y conservada en el Metropolitan Museum of Art de Nueva York, aunque también en muchas otras (Westerberg, 1983) en las que no nos detendremos ahora. En definitiva, en esta isla nos encontramos con una evolución de las técnicas de arquitectura naval en la que la presencia micénica, cananea y fenicia es, a nuestro parecer, la clave para encontrar el arranque de las embarcaciones de quilla y cuadernas clásicas chipriotas.

¿Cómo pensar entonces que los fenicios occidentales eran depositarios de una tradición que, según la documentación disponible, nunca habían practicado? ¿Qué explicación tienen estas cuadernas en unas barcas occidentales al servicio del comercio hegemónico fenicio?

Seguramente la clave a estas interrogantes deberemos buscarla en la evolución de las marinas aborígenes de la zona geográfica del estrecho de Gibraltar, ampliamente entendida en los términos con que el profesor Miguel Tarradell bautizó esta córomé cultural con el acertado apelativo de «Círculo del Estrecho». Esta titánica tarea no será fácil, pero creo que los barcos de Mazarrón aportan las primeras pistas. Dejémoslo por ahora en una hipótesis de trabajo, como no puede ser de otra manera, dado el estado actual de la investigación.

Ambos barcos pudieron estar construidos en astilleros de ribera por artesanos carpinteros que conocían ya muchas de las innovaciones técnicas navales introducidas en Occidente por los fenicios, pero que aún conservaban ciertos hábitos procedentes de tradiciones navales aborígenes ensayadas en ambientes mixtos, lacustres, fluviales y marinos. Podríamos estar ante un verdadero mestizaje de técnicas navales cuyo resultado habrían sido estas dos barcas, de una importancia arqueológica trascendental para la comprensión, no tanto de la marina fenicia, sino de la impronta dejada por la misma en las

12. La tradición marinera de las comunidades insulares chipriotas se remonta a los primeros asentamientos del PPNB, como nos indica la presencia de obsidian procedente de la Capadocía en los yacimientos de Kalavasos-Tenta o Shillourokambos (Guilaine, 2003). La empresa náutica (Guerrero, 2006c)
tradiciones marineras de las comunidades indígenas de la península Ibérica. Tal vez aquellas a las que se refiere Estrabón (II, 3, 4), al distinguir los barcos de los comerciantes gaditanos de los que utilizaban *las gentes pobres, a los que llamaban «hippoï», por el mascarón de sus proas; con ellos pescaban a lo largo de las costas de Mauretania, hasta el río Lixos. Parece difícil pensar que entre la mayoría de estos marineros «pobres» no se encuentre el verdadero sustrato aborigen que, con sus barcas tradicionales, además de pescar, podían ponerlas en otras ocasiones al servicio de los comerciantes.

¿Qué dificultad hay para ver en Mazarón una verdadera empresa comercial de la burguesía fenicia operada por marinos, las gentes pobres de Estrabón, en sus barcos tradicionales, aunque modernizados con las técnicas carpinteras aprendidas de los fenicios?

Si al menos esta contribución ha servido para aportar algunos elementos de reflexión sobre la importancia de las comunidades indígenas en las navegaciones antiguas, mi presencia en estas VIII Jornadas de Historia de Ceuta no habrá sido inútil.

Bibliografía


Artyz, M., 1984. Unusual Late Bronze ship representations from Tel Akko, *Mariner’s Mirror* 70, 59-64.


Barcos aborígenes en el Estrecho de Gibraltar


Barcos aborígenes en el Estrecho de Gibraltar


