

Las rutas fenicias por el Mediterráneo en el periodo arcaico (IX – VII siglo a.C.)

Phoenician routes on the Mediterranean Sea in the archaic period (IX – VII cent. B.C.)

Chiara Maria Mauro
Universidad Complutense de Madrid
cmauro@ucm.es

Resumen

En este artículo se destacan los principales condicionantes que gobiernan las diferentes cuencas del Mediterráneo. El análisis está enfocado hacia el mundo fenicio y las rutas frecuentadas entre el siglo IX y el siglo VII a.C. El objetivo es analizar las dificultades que caracterizan las varias áreas del Mediterráneo; también se han intentado detectar las modificaciones ocurridas en las rutas, identificando las posibles causas que las determinaron.

Palabras clave: Fenicios, navegación, rutas, Antigüedad, mar

Abstract

This paper aims to study the maritime dynamics which govern the various Mediterranean basins. It is focused on the Phoenician world and it is especially referred as the archaic period (IX – VII cent. B.C.). The objective is to analyze the difficulties that characterize the various areas of the Mediterranean; at the same time I have attempted to detect the changes that occurred on these routes, identifying the possible causes which might have produced them.

Key words: Phoenicians, navigation, routes, Antiquity, sea

1. Introducción

Esta contribución debe mucho, sin duda, a los estudios de Arnaud (2005) y de Díes Cusí (2004) acerca de la duración de los viajes por mar y de los métodos que pueden ser utilizados para su cálculo. Sus trabajos me han animado a profundizar en el tema de la navegación en la Antigüedad y, más específicamente en este artí-

culo, a subrayar las dificultades que se podían encontrar en cada área, así como a señalar algunas medidas de navegación necesarias para recorrerlas.

En particular soy deudora del Díes Cusí (2004) y de su trabajo recogido en el volumen «*La navegación fenicia: tecnología naval y derroteros: encuentro entre marinos, arqueólogo,*

gos e historiadores» en cuanto a la estructura y a la organización de esta intervención. Tomando su estudio como base, he querido extenderme en el espacio, tratando el Mediterráneo en su totalidad, y reducir la escala cronológica. Por lo tanto, aunque esté claro que los condicionantes náuticos permanecen iguales a lo largo del tiempo, en el presente artículo haré referencia a hechos/asentamientos atestiguados entre el siglo IX y el siglo VII a.C. La elección de «segmen-

tar» las rutas se debe a la voluntad de analizar las dinámicas (Fig. 1 y 2) y las peculiaridades de cada tramo de mar (Fig.3).

Es necesario especificar que, aunque haya remarcado más veces los trabajos que me sirvieron de guía, las eventuales interpretaciones erróneas de los mismos o las faltas se deben atribuir únicamente a mí misma.

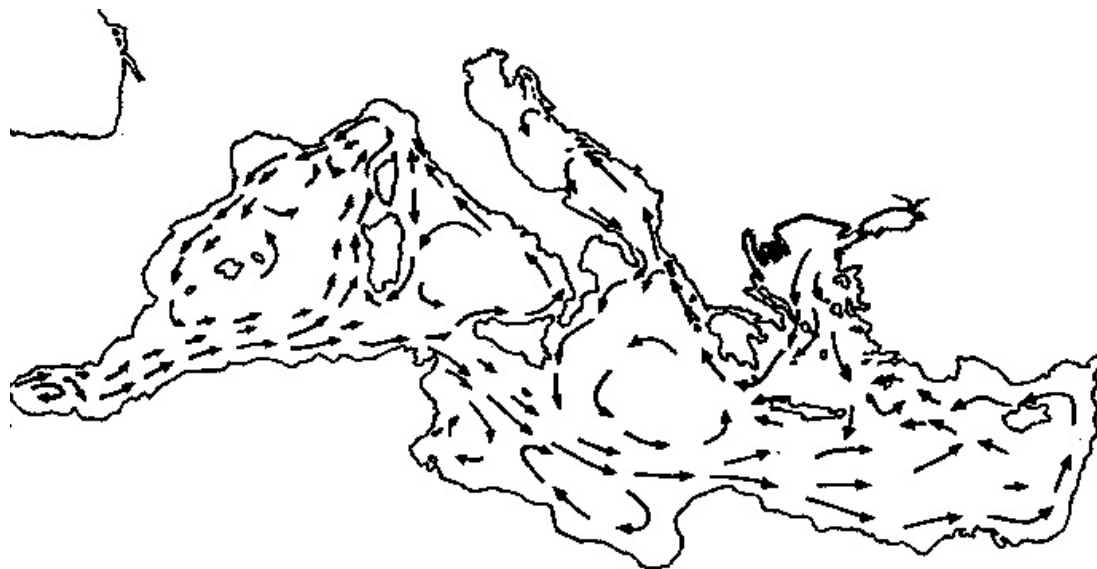


Figura1: Las corrientes en el Mediterráneo (Imagen de la autora)

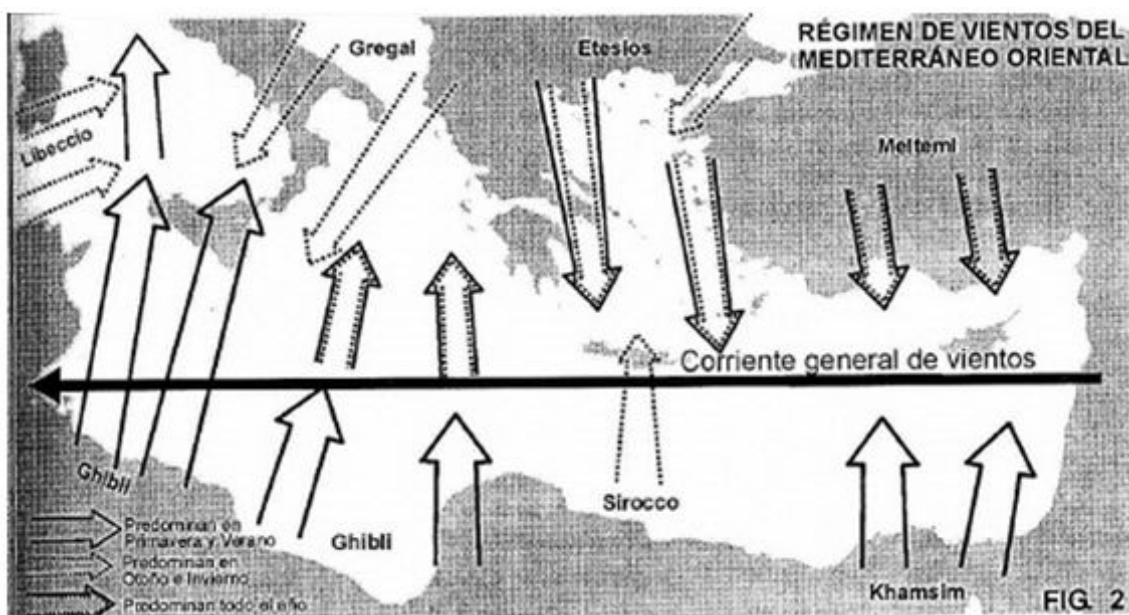


Figura 2: Régimen de vientos del Mediterráneo Oriental (Díes Cusí, 2004)

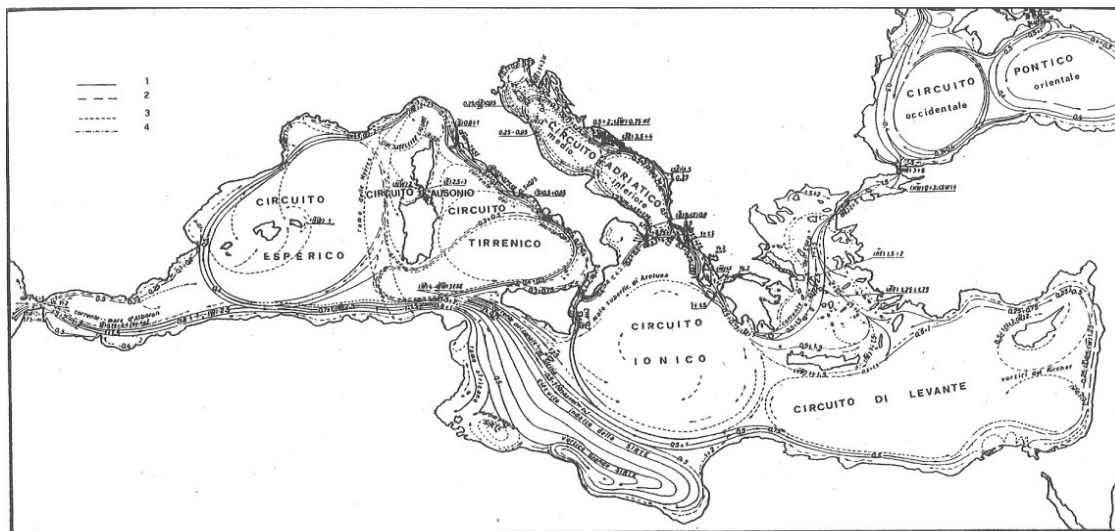


Figura 3: Los circuitos mediterráneos (Giardino, 1995)

Algunas aclaraciones sobre el cálculo de los tiempos de navegación

La estimación de los tiempos de viaje en las diferentes secciones se llevó a cabo sobre la base del testimonio de Heródoto (IV.86.1), que afirma que una embarcación podía cubrir una distancia diaria de aproximadamente 68-82 millas. Calculé por tanto convencionalmente un promedio diario de 74 millas y una navegación de 24h por día, tratando de tener en cuenta también (y en la medida de lo posible) las paradas que los barcos tenían que hacer por lo menos cada 6 o 7 días. La velocidad que resulta de estos cálculos es alrededor de 3 nudos por hora.

La elección de estas condiciones se ha hecho con la esperanza de acercarse lo más posible a la realidad, aunque con el convencimiento de que no se pueden presentar cálculos incuestionables, ya que en la navegación existen tantas variables (vientos, corrientes, condiciones climáticas y de visibilidad, peso de la carga, dimensiones del buque, etc.) que sería impensable poder considerar todos los factores.

Además, las recientes investigaciones demuestran que había numerosas opciones de navegación: si hasta los años '70 se creía que los fenicios eran capaces sólo de una navegación de cabotaje, hoy sabemos que la cobertura de determinadas rutas supuso una navegación de al-

tura (Antonelli, 2008; Medas, 2004). Por supuesto la elección de cualquier tipo de navegación determina la entrada en juego de ulteriores dinámicas.

En el cálculo decidí simplificar, para intentar ser más clara, estos procesos, eligiendo, como ya se ha dicho, un recorrido medio diario de 74 kilómetros y una navegación de 24 horas; parámetros que son fácilmente alcanzables dentro de la cuenca del Mediterráneo, en la que la temporada primaveral-estival se caracteriza por un clima sustancialmente templado, acompañado por muchas horas de luz.

Desde el momento en que se ha dividido el trabajo por zonas geográficas, decidí proporcionar una estimación que incluyese bien el tiempo de llegada a la zona más cercana desde Fenicia, o bien a la más lejana. Por ejemplo:

Cálculo aproximado de la duración de la navegación: 5 - 15 días

efectuado por el mundo griego, tiene en cuenta tanto los 5 días necesarios para llegar desde Tiro hasta la cercana Rodas, como los 15 necesarios para llegar a Thasos, en la costa norte del Mar Egeo, frente a Tracia.

Allí donde fuese necesario pensar que se practicaba una navegación de cabotaje, los parámetros utilizados fueron diferentes: se cal-

cularon viajes diurnos de aprox. 20-40 millas (dependiendo de la zona que se costeaba), con regulares paradas nocturnas.

1. El Mediterráneo Oriental (circuito de Levante)

1.1 Rutas hacia y desde Chipre

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 2 - 3 días

La isla de Chipre, que se encuentra a unos 100 km de la costa del Líbano, es el primer punto de atraque para los marineros que se embarquen en el viaje hacia el oeste. Encontrándose los puertos fenicios de salida al Sur respecto a Chipre, tenemos que imaginar que, en sus rutas, los levantinos frecuentasen principalmente la costa sur de la isla, donde —de hecho— están los mejores puertos (Kition, Amathus).

El mejor momento para navegar hacia Chipre era entre marzo y junio, es decir, cuando ni siquiera soplaban los vientos Etesios y los *pródromos* (los vientos que anuncian la llegada de los Etesios) todavía no impedían la ruta en dirección al oeste (Medas, 2004). Para llegar a la costa chipriota se podía aprovechar el empuje del viento Khamsim. También resulta atestigüada, aunque en menor medida, la ruta que pasa por el norte de la isla, como demuestran los hallazgos de Laphetos y Ayia Irini (Karageorghis, 2005; Spagnoli, 2010).

El regreso estaba facilitado — entre julio y septiembre — por los vientos N/NO que favorecían el alcance de la costa fenicia.

1.2 Rutas hacia y desde el Mar Egeo

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 5- 15 días

Igual que en el caso de Chipre, era recomendable salir en dirección hacia el Mar Egeo al inicio del período de *mare apertum*. Para entrar en el Egeo era preferible seguir la línea central, o sea aquella que pasa a través del espacio existente entre Rodas y Creta (parando, en este ca-

so, por Itanos¹); una vez superadas las Islas Cícladas (atestaciones desde Thera, Melos² y Oliaros³) se podía llegar a Thasos (Hdt. II.44.4 y VI.47.1) con pocos impedimentos. En ausencia de vientos se podía optar por otra ruta que se adaptara al flujo de la corriente y que entraba al Mar Egeo a través del pasaje entre Rodas y la costa de Asia Menor (asentamiento de Ialysos. Coldstream, 1969).

Para regresar a Fenicia las embarcaciones podían esperar al mes de junio (cuando los *pródromos* comienzan a soplar desde el N) o julio, momentos en los que la navegación hacia el este era favorable. Se tienen referencias de la frecuentación tanto de la ruta que pasa entre Rodas y Creta, como de la que se filtraba entre Rodas y Turquía; la isla de Rodas (Diod. Sic., Bibl., V.58.2-3; Atenéo de Naucratis, VIII. 360e – 361c) fue— en cualquier caso — un lugar de atraque ideal, ya que sus acogedoras bahías de agua dulce podían ofrecer refugio incluso a barcos de gran eslora.

Las embarcaciones que querían, en cambio, continuar su viaje hacia el oeste podían aprovechar el impulso de los Etesios para dirigirse hacia el SO, parando eventualmente en Lefkandi (Antonaccio, 2002; Kourou, 2008; Lemos, 2002), Atenas (Kourou, 2008), Kythera⁴, y seguir a continuación en dirección al circuito jónico.

1.3. Rutas hacia y desde Creta

¹Steph. Byz. (s.v. Itanos) afirma que el nombre de Itanos se debe a su fundador, que fue fenicio.

²Festo (s.v. Melos) conserva el recuerdo de la conexión de los fenicios con la isla de Melos: «MELOS insula dicta est a Melo, qui ex Phoenice ad eamdem fuerat profectus».

³Steph. Byz. (s.v. Oliaros): según el testimonio de Stefano, Oliaros fue inicialmente un asentamiento sidonio

⁴Fundación de los fenicios de Ascalón que en este lugar construyeron un templo en honor de Afrodita Urania. Hdt. I.105; Pau. I.14.7; X., Hell., IV.

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 5 días

Creta fue frecuentada por los fenicios tanto en su parte septentrional como en su parte meridional, donde se encontraba el importante centro de Kommos.

La costa norte ya se ha mencionado anteriormente, ya que las embarcaciones fenicias podían parar aquí antes de aventurarse en el Mar Egeo y dirigirse hacia las islas Cícladas y Thasos.

La costa sur cuenta con un único, pero importante, asentamiento caracterizado por la presencia de fenicios, Kommos, frecuentado desde el siglo IX a.C. (Shaw, 1989)

La ruta que recorría el sur de Creta se tomaba cuando las embarcaciones querían llegar a Occidente sin pasar por el Mar Egeo. Esta ruta presenta la ventaja de poder ser practicada incluso cuando soplaban los vientos del N-NO, momento en que las montañas de Creta protegían las embarcaciones de las tormentas causadas por los Etesios (Ruiz de Arbulo, 1996).

Desde el diez de julio hasta el veinticinco de agosto aproximadamente, la ruta que unía Creta al Este/Sur-Este del Mediterráneo se veía favorecida por los vientos, lo que hacía fácil volver a Fenicia o, como alternativa, ir hacia Egipto (*ibidem*).

1.4. Rutas hacia y desde Egipto

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 4 -6 días

Se podía llegar a Egipto o justo después de la salida, virando hacia el sur para seguir la llamada «Ruta de las islas», o antes de regresar a Fenicia, valiéndose de los vientos diurnos N-NO que favorecen la navegación desde Creta hasta el valle del Nilo (*ibidem*). En el caso de la primera hipótesis, era mejor esperar a que soplar el llamado viento Meltemi, cuyo empuje facilitaba la navegación hacia el sur.

2. El Mediterráneo Central (circuito jónico)

2.1. Rutas hacia y desde Malta/Pantelaria

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 13 - 14 días

El brazo de mar entre Creta y Malta es uno de los más tortuosos en el Mediterráneo en cuanto a la orientación, ya que requiere una navegación de alta mar. La navegación puede hacerse tomando algunos puntos de referencia (Malta: 280 m, Etna: 3.340m, Monte Lauro: 986 m. Datos de Díes Cusí, 2004). En el caso de que no se avistase ninguno de estos puntos, se podía perder la orientación y llegar más al Sur, a la costa africana.

Pantelaria era fácilmente alcanzable aprovechando el viento Ghibli que soplaban desde el S-SE.

2.2. Ruta hacia y desde Calabria

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 17 - 30 días

La ruta que preveía una parada en la costa jónica de Calabria tiene que referirse, como veremos a continuación, a la fase del siglo VIII a.C.

Las embarcaciones fenicias podían remontar las costas de Calabria hacia el norte incluso en presencia de vientos contrarios ya que, siendo estos ligeros, no obstruían la navegación; como alternativa podían mantenerse cerca de la costa de la actual Albania, recorrida por una corriente que sube para después doblarse nuevamente hacia el sur, a nivel de la Apulia (Fig.1).

Después de hacer su intercambio/comercio con la población local (ZancaniMontuoro, 1970-1971; *id.*, 1974-1976;*id.*,1980-1982; *id.*, 1983-1984; Pace, 2007), los fenicios podían volver hacia el este, o sea hacia su lugar de origen, o marchar hacia el sur (manteniéndose, en este caso, muy próximos a la costa de Calabria)

y cruzar el Estrecho de Messina (o circunnavegar parcialmente Sicilia pasando por el Canal de Sicilia) para entrar en el Mediterráneo Occidental.

Desde aquí era posible dirigirse hacia las costas del Tirreno y llegar a Torre Galli, cuya frecuentación temprana parece motivada por la presencia de una cuenca metalífera medianamente apetecible (Sciacca, 2008).

2.3. Rutas desde y hacia Sicilia

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 15 - 18 días

Alcanzar Sicilia desde Malta era bastante simple, ya que se aprovechaba los vientos del S/SE (Ghibli y Sirocco) que eran capaces de hacer ganar a una embarcación las costas sicilianas en menos de 24 horas. Se navegaba después costearo el sur de la isla hasta llegar a Mothya.

Sicilia también se podía alcanzar con pocas dificultades desde África⁵ (la ruta Cartago - Mothya duraba aproximadamente un día y medio). Luego, desde Mothya era posible ir de nuevo hacia el norte, en dirección de los asentamientos de Palermo y Soluntum, o ir mar adentro hacia Cerdeña.

3. Los puntos de paso entre el Mediterráneo Central y el Mediterráneo Occidental

3.1. El Estrecho de Messina

El cruce del Estrecho de Messina es particularmente peligroso incluso hoy en día a causa de la fuerte corriente que fluye a través de él en dirección alternativa del mar Jónico al mar Tirreno y viceversa. Esta corriente se debe al desnivel entre las aguas de las dos cuencas y sigue el movimiento de las mareas. A intervalos regulares, por lo tanto, las aguas de un mar se vierten en la cuenca adyacente: cuando el mar Jónico se ve afectado por la marea alta, sus aguas se

traspasan al mar Tirreno, en dirección oeste (*corrente montante*. Giacobbe, 2005); en el caso contrario se genera un flujo desde el mar Tirreno al este (*corrente scendente*. Defant, 1940; Giacobbe, 2005). Por lo tanto, para cruzar el Estrecho en uno u otro sentido, era necesario esperar la corriente favorable; los tiempos de espera estaban sujetos a variaciones.

Después de pasar el estrecho, se podía navegar hacia el norte, siguiendo las corrientes y llegar hasta Torre Galli (VV) o hasta el Golfo de Nápoles, donde se encontraba el centro griego de Pithekoussai (Ridgway – Buchner, 1993; Ridgway, 1984), o alcanzar los asentamientos fenicios de la parte oriental de Sicilia (Tuc., VI.2-6).

3.2. Rutas hacia y desde el Canal de Sicilia

Los buques que desearan continuar su viaje hacia el oeste (con o sin su paso por la actual Calabria) se dirigían hacia el Canal de Sicilia, centro neurálgico de tránsito que, a lo largo del periodo arcaico (e incluso posteriormente), estuvo bajo el control de los fenicios, que poseían ambos lados. A lo largo de esta ruta se encontraba Malta, isla que los fenicios frecuentaron de manera regular, aunque aparentemente sólo a partir del siglo VII a. C. (Vidal González, 1996; Sagona, 2008b).

Era posible optar por una ruta meridional, pasando por Cartago, o una septentrional, que se apoyaba en el puerto de Mothya. Siendo cronológicamente anterior el asentamiento cartaginés, es opinión de quien escribe que, al menos en el siglo IX a.C., los fenicios preferiesen cruzar el Estrecho de Sicilia por la parte sur.

En esta región también se señala, entre mayo y septiembre, un viento en dirección SE, el Sirocco (Arnaud, 2005), que favoreció las rutas orientadas hacia Occidente.

4. El Mediterráneo Occidental (circuito tirrénico, circuito euspérico, circuito ausonio)

4.1. Rutas hacia Cerdeña

⁵ Véase el párrafo relativo al Canal de Sicilia

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 19 - 23 días

La isla de Cerdeña se encuentra en el centro del Mediterráneo occidental y la frecuencia de su utilización por parte de culturas orientales se remonta al segundo milenio antes de Cristo.

Desde Sicilia o Cartago las embarcaciones que navegaban en dirección al Estrecho de Gibraltar tocaban sus costas suroccidentales: en esta zona se concentran los primeros centros que registran una presencia fenicia (Pau., X.17.5). Desde aquí las embarcaciones podían subir por la costa oeste hasta llegar al importante puerto de Sant'Imbenia (Oggiano, 2000).

Era posible salir desde Cartago al amanecer, aprovechando la brisa terrestre para ganar el mar abierto, y luego dejarse llevar por los vientos del sur. El mismo procedimiento podría ser seguido para llegar a Cerdeña desde Sicilia.

La costa oriental de Cerdeña tiene sólo un puerto activo en el VIII siglo a.C.: Olbia. Otros lugares de paradas, situados más al sur, son atestiguados sólo a partir del siglo VII a.C., cuando los fenicios empezaron a comerciar con Etruria y *LatiumVetus* (Botto, 1989; *id.*, 1990; *id.*, 1993; *id.*, 2008a)⁶.

4.2. Ruta de las Islas Baleares y España

Cálculo aproximado de la duración de la navegación desde Fenicia: 24- 31 días

El siguiente paso en el viaje hacia el oeste era Ibiza (testimonios del siglo VII a.C. Gómez Bellard, 2002), desde allí se podía después alcanzar la costa ibérica. La presencia tardía de los fenicios en la costa de las Islas Baleares parece explicable si se admite que en los siglos IX–VIII a.C. estos hubieran adoptado una ruta más meridional, que conectaba directamente Cerdeña con Andalucía.

La ruta que unía Cerdeña a Ibiza requería aprox. entre 5 y 8 días.

En el litoral español los asentamientos de Morro de Mezquitilla, Toscanos y La Rebanadilla aparecen ya activos en los últimos años del siglo IX a.C. (Aubet, 2009; Arancibia Romànet *al.*, 2011). Esta franja costera fue transitada principalmente mediante una navegación de cabotaje influenciada por los vientos locales. La proliferación de puertos en esta área- entre Cabo de Palos y el Estrecho de Gibraltar- es al parecer debida a la necesidad de esperar en la costa española a que se produjesen las condiciones climáticas favorables que hiciesen posible el paso del Estrecho y el logro del Atlántico (Aubet, 2009).

4.3. El camino de vuelta a lo largo de las costas de África

Cálculo aproximado de la duración de la navegación de cabotaje a lo largo de las costas africanas: 25 - 35 días

La ruta que corría a lo largo de la costa africana solía ser utilizada para volver a Fenicia: después de haber cruzado el Estrecho de Gibraltar en dirección oeste–este, sólo se tenía que seguir el flujo de los vientos y de las corrientes para llegar, sin problemas, al cabo Bon y, tras atravesarlo, entrar en el Mediterráneo central (AA. VV. a, 2008; Aubet, 2009). Esta ruta, incluso cuando era practicada con vientos y corrientes favorables, requería mucho tiempo, ya que era necesario optar por una navegación de pequeño cabotaje con paradas frecuentes. Se estima que para costear el litoral africano, las embarcaciones fenicias podían necesitar entre 25 y 35 días.

⁶ Acerca del circuito regional Etruria – *LatiumVetus* véase más adelante

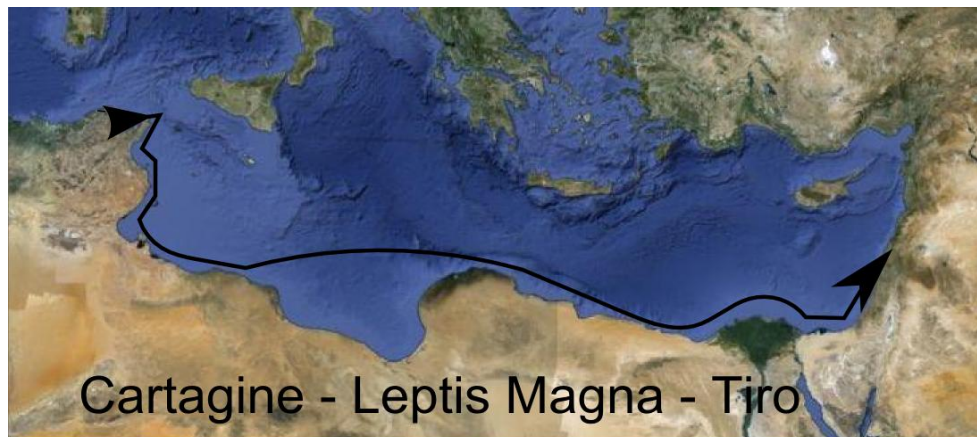


Figura 4: Ruta secundaria: Cartago – Leptis Magna – Tiro (Imagen de la autora)

4.4. El Estrecho de Gibraltar

La fase más peligrosa de toda la navegación antigua era, sin duda, el paso del Estrecho de Gibraltar, el punto de unión entre el Mediterráneo y el Atlántico.

El tramo de costa que va desde Málaga hasta el Estrecho estaba lleno de escollos, y cuando los vientos soplaban del oeste era prácticamente imposible llegar al Atlántico. En ese caso había que esperar a que soplara un viento de Levante, cuya llegada podría retrasarse incluso uno o dos meses (Aubert, 2009; Gasull, 1986). Por lo general los vientos del Levante soplaban durante los meses de marzo, julio, agosto, septiembre y diciembre, mientras que en los restantes eran los vientos del oeste los que prevalecían.

La tarea más difícil era el pasaje a través de la zona de Tarifa; en esta área los vientos orientales soplan con más fuerza al acercarse al Estrecho y, debido al estrechamiento de la zona, estos asumen su mayor potencia.

En cuanto a las corrientes, en el Estrecho de Gibraltar hay una corriente constante (llamada general) con dirección O-E: se produce por la diferencia de temperatura entre el Atlántico y el Mediterráneo, cuyas diferentes presiones generan un desnivel fijo (Gasull, 1986).

5. Rutas secundarias

Considero que las rutas presentadas hasta ahora fueron probablemente las más utilizadas dentro de los viajes de larga distancia, ya que se basaban en la explotación de las fuerzas naturales y se servían de éstas como principal vector impulsor.

Sin embargo, no se excluye la existencia de otras rutas secundarias que, bajo determinadas circunstancias⁷, podían ser preferidas por los fenicios.

A continuación se indican algunas rutas, no favorecidas por los vientos y las corrientes, pero igualmente factibles.

5.1. Cartago - Leptis Magna - Creta (Fig. 5)

Cálculo aproximado de la duración de la navegación: 17 - 25 días

Saliendo del puerto de Cartago, en lugar de ir directamente hacia Kythera y Creta, las embarcaciones podrían costear África hasta Leptis Magna. Esta ruta implicaba una navegación costera, para evitar las corrientes y los vientos que existen en esta zona y que pueden llegar a alcanzar velocidades de 2,5 nudos (Díes Cusí, 2004). Para lograr llegar hasta Leptis Magna se necesitaban aprox. 10-15 días.

⁷ Para remediar eventuales errores o para enfrentarse a un cambio imprevisto de condiciones climáticas.

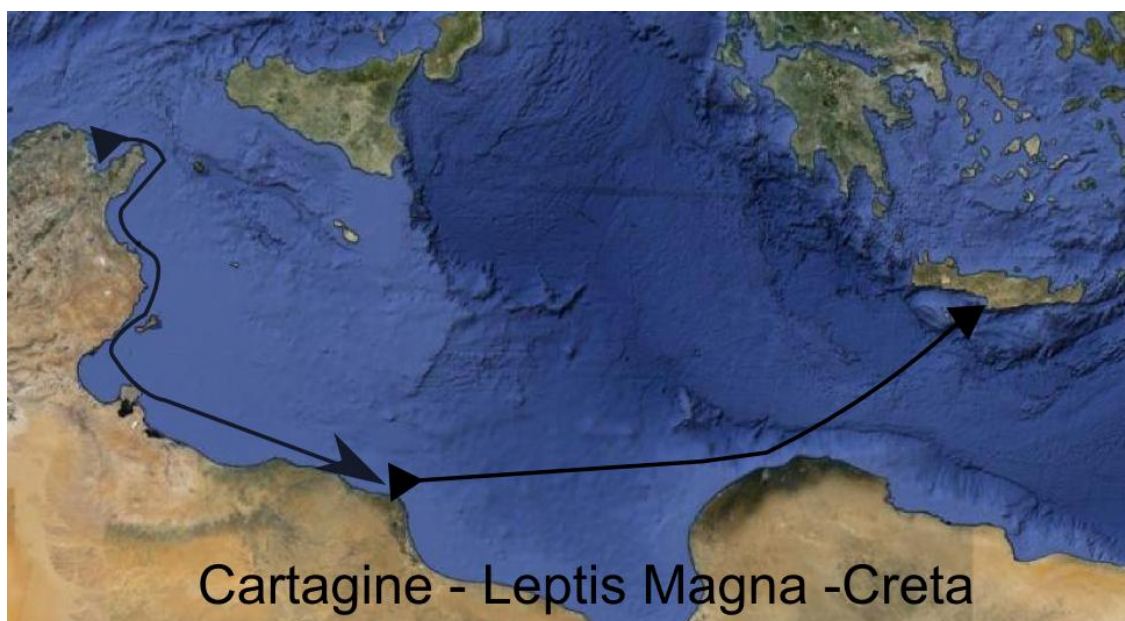


Figura 5: Ruta secundaria: Cartago – Leptis Magna – Creta (Imagen de la autora)

Desde Leptis Magna se podía buscar llegar a Creta, a pesar de los vientos de componente este, y llegar al destino en aprox. 7-10 días.

La elección de esta ruta implicaba un aumento sustancial del tiempo de navegación, así como el riesgo de acercarse peligrosamente a las Syrtes.

5.2. Cartago - Leptis Magna - Tiro (Fig. 4)

Cálculo aproximado de la duración de la navegación: 35 – 41 días

Esta ruta también implicaba una navegación de cabotaje que, partiendo de Cartago, llegase a Tiro siguiendo la costa africana. Era un camino que se podía recorrer manteniéndose suficientemente cerca de la costa (excepto en el tramo Syrtes) y preveía aprox. 35-41 días de navegación.

5.3. Cartago - Argel - Ibiza (Fig. 6)

Cálculo aproximado de la duración de la navegación: 16 - 19 días.

En el Mediterráneo occidental, en lugar de dirigirse inmediatamente hacia la parte norte a través de las paradas en Cerdeña, se podía cos-

tear África desde Cartago hasta Argel (con viajes de 20 -30 millas por día). Desde aquí era prácticamente imposible seguir navegando hacia el oeste, a causa de la fuerte corriente en dirección opuesta que entraba desde el Atlántico. Por lo tanto era preferible buscar Ibiza, a cuyas orillas se podía llegar en aprox. 2 - 3 días.

6. Circuitos regionales

Las rutas mencionadas hasta el momento podían ser utilizadas tanto en los grandes viajes E-O a través del Mediterráneo para llegar a los metales del Atlántico, como de manera individual, para cubrir distancias más cortas (por ejemplo, de Cartago se podía llegar, como hemos visto, a Cerdeña o Sicilia y sabemos que la ruta que unía Cerdeña a España era frecuentada regularmente por mercaderes fenicios. Botto 2004; *id.*, 2011b; Cristofani 1987).

Había también otros circuitos regionales más cortos que eran regularmente recorridos y que fueron utilizados para el comercio entre las diferentes colonias fenicias en el Mediterráneo. Estas rutas iban a completar la extensa red que conectaba los principales centros de la época arcaica.

Aquí apunto, con el fin de obtener un panorama lo más completo posible, los circuitos

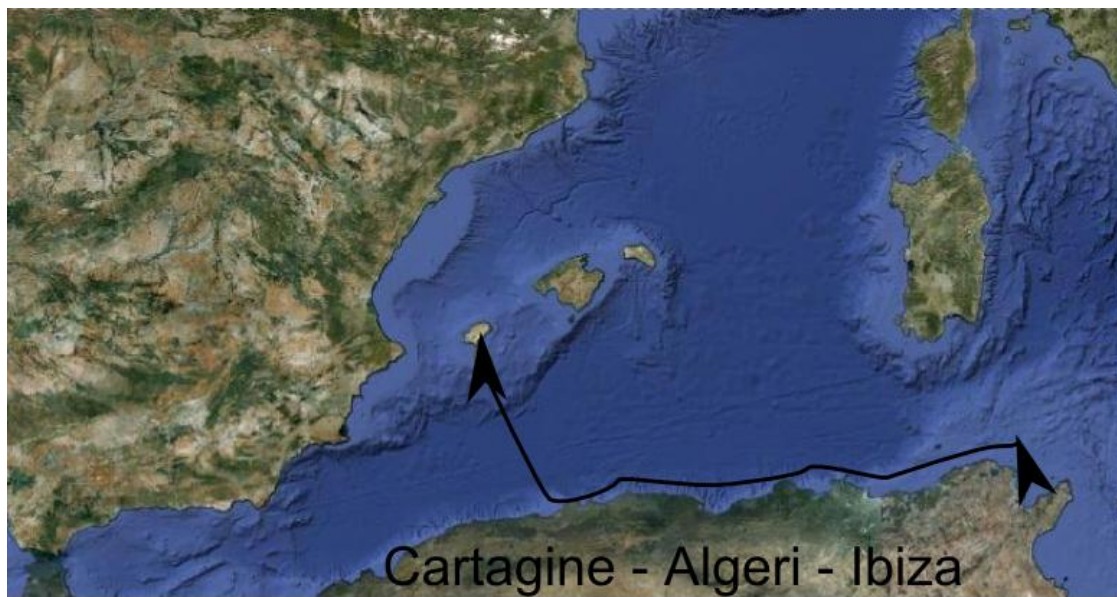


Figura 6: Ruta secundaria: Cartago – Argel – Ibiza (Imagen de la autora)

regionales que, sin ser parte de la gran ruta que conducía desde Fenicia hasta el Atlántico, no se han nombrado previamente

6.1. El triángulo del Mar Tirreno (Cartago - Sicilia - Golfo de Nápoles - Costa Tirrénica – Cerdeña) (Fig.7)

Ida

Cálculo aproximado de la duración de la navegación: 9 - 12 días

Desde Cartago se podía alcanzar Sicilia obteniendo ventaja de los vientos del sur que permitían llegar a Mothya, en el extremo occidental de la isla, en aproximadamente 1 día y medio. Era posible seguir explotando el viento Ghibli para bordear el norte de Sicilia hacia Palermo (en 1 día) y, finalmente, llegar a la zona del Golfo de Nápoles sin demasiada dificultad (en aprox. 5 días). Esta ruta se encontraba favorecida no sólo por los vientos, sino también por la corriente entrante del Atlántico que, después de seguir la costa africana, se dobla en forma de U, manteniéndose casi paralela a la curva dibujada por las que recorren Sicilia e Italia meridional.

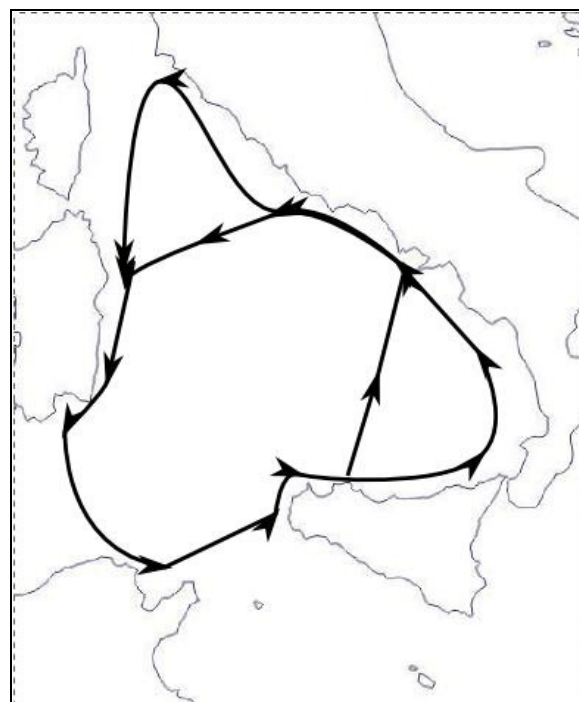


Figura 7: Circuito regional: el triángulo tirrénico (Imagen de la

Las embarcaciones podrían entonces parar en Pithekoussai o en Cuma (Botto, 2008b; *id.*, 2011a) o continuar el viaje, llegando a la costa del Lacio/Etruria (acerca de los contactos entre los Fenicios y las costas del Tirreno se pueden ver en Bedini, 1977; Botto, 1989; *id.*, 1990;

Sciacca, 2000; *id.*, 2005; *id.*, 2008b) después de 1-3 día/s (beneficiándose de la subida de la misma corriente).

Vuelta

Cálculo aproximado de la duración del viaje de vuelta: 7 - 10 días

Para regresar se prefería una ruta diferente para evitar las corrientes que subían por el Tirreno y que se explotaban en el viaje de ida. Por lo tanto era necesario acercarse a Cerdeña y, desde allí, intentar dirigirse otra vez hacia Cartago.

La corriente baja desde el sur hasta el nivel de las costas de Lacio o más al norte, más o menos al nivel del archipiélago toscano. Dirigiéndose hacia el oeste (y, por lo tanto, acercándose a Cerdeña) en correspondencia con uno de estos dos puntos, se podía llegar al Golfo de Cagliari y tratar de ir en la dirección de Cartago, valiéndose del empuje de los vientos de Mistral.

6.2. Estrecho de Gibraltar - costa española - sur de Francia (Fig. 8)

Ida

Cálculo aproximado de la duración del viaje: 16 - 18 días

La ruta habitual para regresar a Fenicia después de cruzar en sentido O-E el Estrecho de Gibraltar consistía en costear África. Sin embargo, los barcos interesados en el comercio o la redistribución de los productos atlánticos en los puertos españoles tuvieron que buscar un camino que los llevase hacia el Norte.

La navegación tenía que realizarse siguiendo la costa y aprovechando el sistema de brisas para llegar primero al Cabo de Palo (Díes Cusí, 2004) y luego a Ibiza (tiempo calculado: 7-8 días). Desde Ibiza era posible continuar hacia el norte a través de una navegación costera que preveía viajes diurnos (de aprox. 20-40 millas al

día) y paradas nocturnas (llegada a Marsella prevista aprox. 8 días después de salir de Ibiza).

Vuelta

Para el regreso podía ser explotada la ruta descrita anteriormente, añadiendo el tramo que va desde la costa francesa hasta las Islas Baleares. El tiempo de viaje en esta ruta tenía que ser ligeramente inferior al pronosticado por el viaje de ida, ya que la navegación E-O se veía facilitada por la existencia de una corriente favorable.

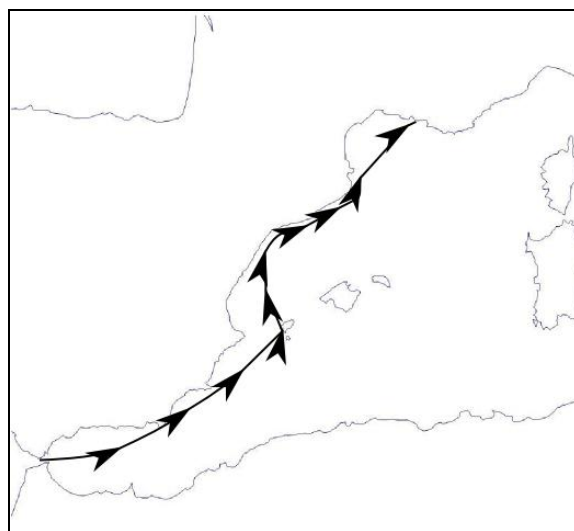


Figura 8: Circuito regional: Estrecho de Gibraltar – Costa española – Francia meridional (Imagen de la autora)

6.3. Cerdeña - *LatiumVetus* / Etruria

Cálculo aproximado de la duración del viaje: 2-3 días

Este circuito, ya utilizado por los nurágicos en sus relaciones con la costa peninsular italiana (Acquaro en AA.VV.1997), fue practicado también por los fenicios sobre todo a partir del siglo VIII a.C., cuando el elemento oriental se involucró en este comercio de corta distancia. En el siglo VII a.C. la creciente importancia de la ruta se refleja arqueológicamente en la creación de nuevos puertos fenicios en la costa este de Cerdeña (Botto, 1989; *id.*, 1990; Cristofani, 1987).

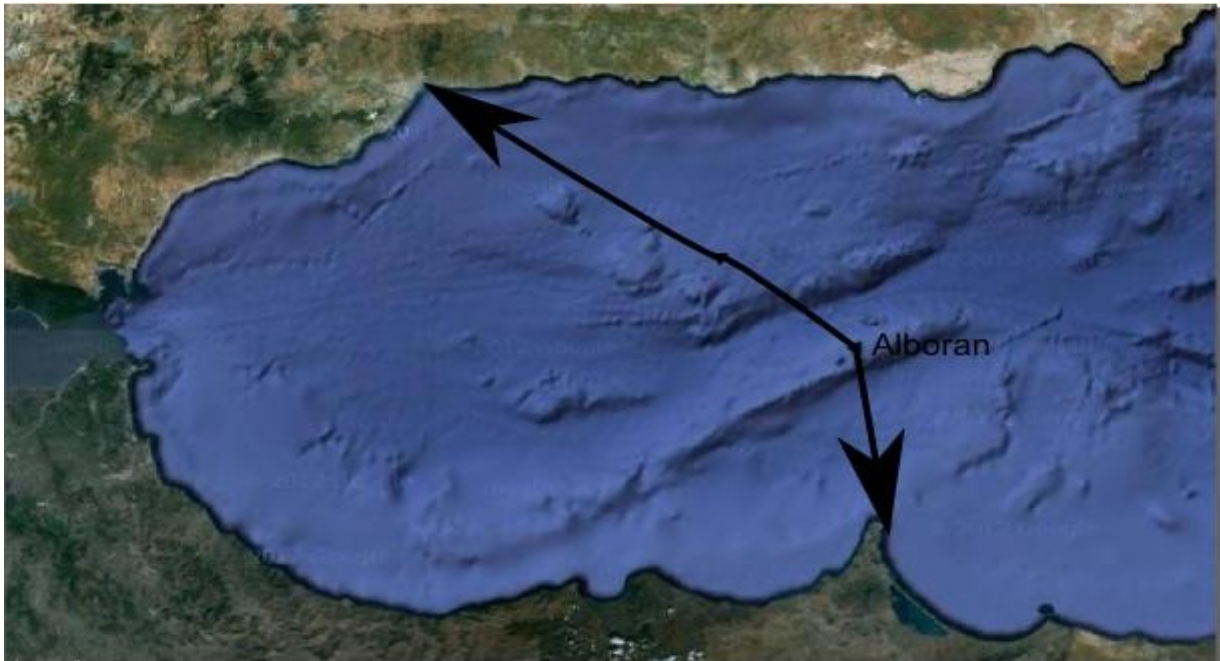


Figura 9: Circuito regional: Russadir – Alborán – Málaga, utilizado para las conexiones entre el litoral africano y la costa española o viceversa (Imagen de la autora)

Existían dos itinerarios: uno septentrional, a través de la costa este de Córcega, de la isla de Elba y de la península de Piombino, y el otro meridional, en dirección al archipiélago toscano y a la costa de Lacio.

La travesía desde Cerdeña hasta la península italiana se veía facilitada, desde junio hasta septiembre, por algunas corrientes de carácter estacional que permitían alcanzar las costas de Etruria o del *LatiumVetus* en sólo 2 ó 3 días.

De marzo a octubre estas corrientes hacían más fácil recorrer el camino inverso.

6.4. Russadir - Alborán - Málaga (Fig. 9)

Cálculo aproximado de la duración del viaje: 3 - 4 días

Las conexiones entre África y la Península Ibérica se podían hacer explotando esta ruta que se apoyaba en la isla de Alborán, un puente natural para los contactos entre los dos continentes. Dado que las distancias eran cortas (hay aprox. 25 millas desde África hasta Alborán y 90 desde Alborán hasta Málaga) se explotaba el sistema de brisas para acercarse y alejarse de la costa.

7. Cronología de las rutas

7.1. Rutas del siglo IX a.C.

Al siglo IX a.C. parece atribuible el comienzo de la irradiación fenicia en Occidente. El mapa (Fig. 10) muestra la ubicación de los lugares en los cuales está atestiguada (testimonios arqueológicos, fuentes literarias) una presencia fenicia. He dejado voluntariamente fuera a Cádiz, Utica y Lixus (que según las fuentes son asentamientos del siglo XII a.C. Esta cronología, sin embargo, no viene confirmada por los hallazgos arqueológicos que no parecen anteriores al siglo VIII a.C.) (Docter, 2008). He querido incluir, en cambio, a Nora: aunque las excavaciones, hasta hoy, no han devuelto materiales anteriores al siglo VIII a.C., el descubrimiento de la famosa estela (Amadasi Guzzo – Guzzo, 1986; Amadasi Guzzo, 1987), fechada entre los siglos IX y VIII a.C., deja abierta la posibilidad de que el asentamiento estuviese activo, por lo menos a nivel de escala comercial, ya en el siglo IX a.C.

Ya a primera vista del mapa resaltan al menos dos elementos: en primer lugar el reducido número de lugares atestiguados (menos de veinte en total, incluso si quisiésemos añadir las

islas de Lemnos y Syrie, en cuyos puertos — según Homero, Il. XXIII. 741 ss. y Od. XV. 415-483— los fenicios desarrollaban activida-

des comerciales) y, en segundo lugar, el hecho de que ya en esta etapa los fenicios fuesen activos en Huelva (Gonzalez de Canales Cerisola,

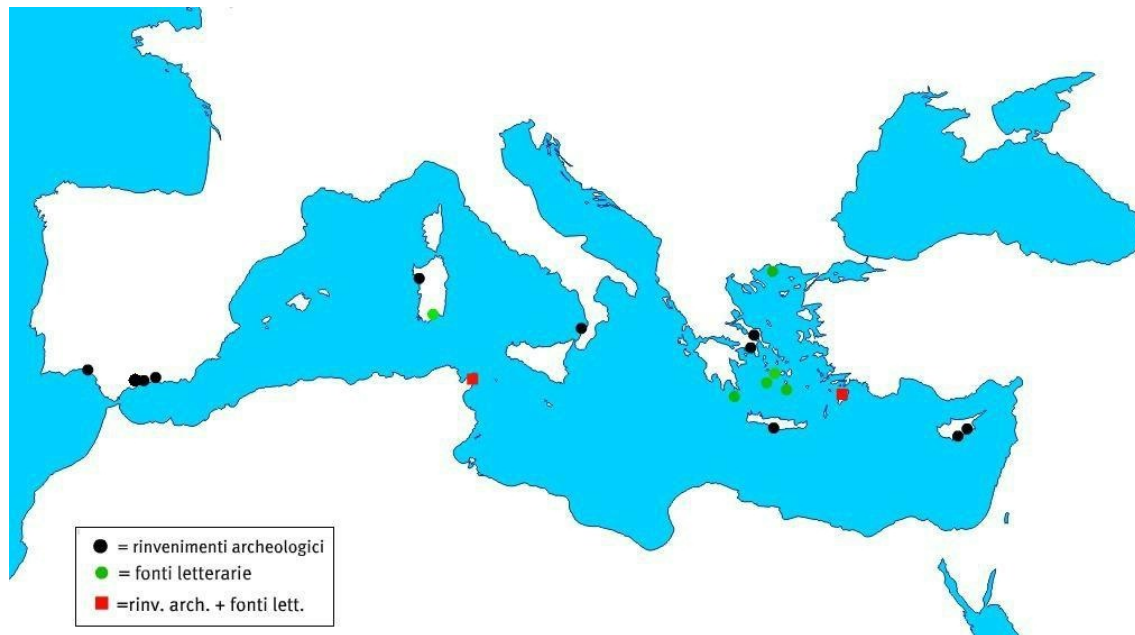


Figura 10: Centros con presencia fenicia atestiguados en el siglo IX a.C. La leyenda indica si las atestaciones son de tipo arqueológico, literario o de ambos tipos (Imagen de la autora)

2004) y en la fachada atlántica. El logro del extremo Occidente, pues, no fue una consecuencia del deseo de ir cada vez más lejos, si no que tendríamos que considerarlo tal vez como el propio supuesto (López Pardo *et al.*, 2010). Ya al comienzo de sus movimientos, entonces, los fenicios definieron los extremos de la zona que les interesaba, dirigiéndose después — en los siglos sucesivos — a establecer escalas y asentamientos que funcionasen como apoyo en la ruta hacia su destino final.

En Chipre, el lugar más cercano a su lugar de origen, observamos que ya en esta etapa hubo dos centros marcados por la presencia fenicia: Kition⁸ y, tal vez, Amathus⁹ (Karageorghis,

2005). Si se consideran los contactos fenicios con Amathus como pertenecientes al siglo IX o VIII a.C., en ambos casos el cuadro que tenemos no cambia mucho: los dos asentamientos se encuentran, de hecho, en la costa sur de Chipre y esto parece implicar que, en este periodo, la ruta que pasaba por el sur de la isla era la más recorrida. Por otra parte, el régimen de vientos y de corrientes, como ya hemos visto, favorecía el paso a lo largo de esta costa respecto a la navegación a lo largo de la costa septentrional, cuyo alcance implicaba — entre otras cosas — un alargamiento de la ruta.

En el siglo IX a.C. también parece activa la ruta que llevaba a adentrarse en el Mar Egeo, así lo atestiguan evidencias literarias relativas a la explotación de los metales de Thasos e intercambios comerciales con Melos, Oliarios, Thera

⁸ En Kition, en esta etapa, los fenicios operan sobre el ya existente Templo I del área II – Kathari. Karageorghis, 1982; *id.*, 2002b; *id.*, 2005

⁹ Las tumbas de Amathus empiezan a devolver elementos alógenos de inspiración fenicia en el siglo IX a.C., pero es sólo a partir del siglo VIII a.C. que hay una vasta gama

de cerámica, joyas y escarabeos que provienen con seguridad de contactos comerciales con los fenicios.

y Kythera; hallazgos arqueológicos de Lefkandi (Kourou, 2008) y del Cerámico de Atenas (Kourou, 2008); testimonio de Diodoro (Bibl. Hist., V, 58, 2-3) acerca de la llegada de los fenicios a Rodas, confirmada por los hallazgos de Ialysos (Coldstream, 1969), Exochis, Camiros y del santuario de Atenea en Lindos (para Exochis, Camiros y Lindos véase Kourou, 2002). Era éste un camino que fue utilizado sobre todo durante el siglo IX a.C. y que dio lugar a la creación de un avispero de centros afectados por una presencia fenicia más o menos estable.

Del mismo modo era practicada la ruta que pasaba a través de la costa sur de Creta (Hoffmann, 1977) y que, por lo tanto, evitaba la entrada en el Mar Egeo. Este camino protegía a los barcos de los vientos en contra y era aconsejable para aquellas embarcaciones cuyo objetivo era ir de manera directa al lejano Oeste.

La parada más utilizada en el siglo IX a.C. dentro de esta ruta era Kommos, de cuyo Templo A provienen numerosos fragmentos cerámicos en su mayoría atribuibles a ánforas y vasijas para el transporte (Shaw, 1989).

Continuando el viaje hacia el oeste la ruta se desdoblaba: siguiendo en línea recta se llegaba al canal de Sicilia, mientras que dirigiéndose un poco más hacia el norte se llegaba hasta el estrecho de Messina, a través del cual se podía continuar hasta Torre Galli (Pacciarelli, 1999), en la costa occidental de Calabria. El otro trayecto (probablemente más practicado) preveía la navegación desde Creta hasta Cartago. En el siglo IX a.C., no estando todavía atestiguadas escalas ni en Malta ni en la costa meridional de Sicilia, hay que suponer que las embarcaciones fenicias se apoyasen en la costa oriental de Sicilia, que en esta época todavía no estaba ocupada por los griegos (cerámica de mesa en *Red Slip* y candiles fenicios de IX-VIII a.C. provenientes de Siracusa, Messina, Himera, Megara [Ciasca, 1988], Cassabile [Bernabò Brea, 1964], Capo Pachino [Tusa V., 1971]; ánforas de tipo fenicio desde Megara, Hyblaea, Camarina, Mylae e Himera [Ciasca, 1988; Gras, 1985; Germanà-

Bozza, 2010]). Se llegaba por lo tanto a Cartago, cuya fundación — si creemos a las fuentes — es del año 814-813 a.C. (los hallazgos arqueológicos han, de momento, restituido materiales del siglo VIII a.C. que se acercan a la supuesta fecha de fundación y también algunos huesos animales. Docteret *al.*, 2008). Una vez entradas en el Mediterráneo Occidental a través del Canal de Sicilia, las embarcaciones seguían el sistema antihorario de los vientos y de las corrientes navegando hacia Cerdeña, donde se registran actividades fenicias en el centro neurálgico de *Sant'Imbenia* (Oggiano, 2000) y, posiblemente, en el centro de Nora (Amadasi-Guzzo - Guzzo, 1986; AmadasiGuzzo, 1987).

Desde aquí el siguiente paso consistía en llegar a la costa española, donde — en los últimos años del siglo IX a.C. — se fundaron los centros de Morro de Mezquitilla, Toscanos (Aubet, 2009) y La Rebanadilla. Estos asentamientos se explican a la luz de la necesidad de esperar el momento adecuado para el pasaje a través del Estrecho de Gibraltar.

Por último, se pasaba al Atlántico alcanzando el centro de Huelva, verdadero y propio punto de acceso a la cuenca metalífera de Tartessos y destino final de los viajes fenicios por mar.

Es interesante señalar, en conclusión, que en el siglo IX a.C. no se evidencia la presencia fenicia en África (a excepción de Cartago). Es probable que, en esta primera fase, el factor de discriminación fuese la búsqueda de metales. Del cuadro expuesto se desprende, en efecto, como casi la mitad de los centros frecuentados durante este siglo (porcentaje significativo) se encuentra en las proximidades de los depósitos metalíferos (Kition y Amathus, Thásos, Torre Galli, Sant'Imbenia, Nora y Huelva). África, por lo tanto, era todavía solamente un punto de tránsito a lo largo de la ruta de vuelta a Oriente.

7.2. Rutas del siglo VIII a.C.

En el siglo VIII a.C. asistimos a una proliferación de asentamientos fenicios, que va acom-

pañada por una extrema diferenciación de las rutas utilizadas. Es probablemente esta la fase de mayor movilidad, en la que los fenicios llegaron a la cúspide de su expansión y abrieron todas las vías mediterráneas (excluyendo las del Adriático).

Los puntos de escalas se multiplicaron; en la costa sur de Chipre, testimonios de la presencia fenicia— aunque muy limitados en número — se encuentran también a lo largo de la costa norte, en los centros de Laphetos y Ayialrini (Karageorghis, 1985; *id.*, 1982; Spagnoli, 2010). El Mar Egeo (Kourou, 2008) continúa siendo frecuentado y las atestaciones se hacen más frecuentes, no obstante el número de centros permanece invariado. Nuevas escalas se crean en la costa norte de Creta (ej. Itanos), posibles bases desde las que se podía entrar en el mar Egeo.

Abierta resulta también la ruta hacia el bajo mar Tirreno: allí, a la disminución de las relaciones con Torre Galli, se corresponde un aumento de los contactos con los centros griegos de Cuma y Pithekoussai (Ridgway, 1984; *id.*, 2004). No es posible determinar, sin embargo, si al golfo de Nápoles en este período se llegaba a través de la travesía del estrecho de Messina o bien a través de los centros de la Sicilia oriental. En el siglo VIII a.C. entra en juego, de hecho, en las dinámicas occidentales, el elemento griego. Aunque no parezca que hubiese roces entre las dos culturas¹⁰, Tucídides cuenta la noticia de un retroceso de los fenicios a la llegada de los griegos. En el abandono voluntario de las posesiones insulares se lee la conciencia, por parte de los fenicios, de que los griegos no fuesen meros clientes (al igual que los autóctonos), sino más bien gente que quería dedicarse a su vez al comercio (Tusa V., 1980). Es verosímil, por lo tanto, pensar que los fenicios hubiesen ocupado ambos extremos del canal de Sicilia, dejando el control del Estrecho de Messina a los griegos, que afirmaron en la práctica este poder

¹⁰ En este sentido parecen hablar los asentamientos de Al Mina y Pithekoussai

con la fundación, en los últimos años del siglo, de Reghion y Zancle.

Se activa, además, una vía jónica, como evidencian los hallazgos de Francavilla (Zancani-Montuoro, 1970 – 1971; *id.*, 1974 – 1976; *id.*, 1980 – 1982; *id.*, 1983 -1984). Llegar hasta este centro comportaba una navegación en subida en el Mar Jónico (a lo largo de cuya costa existían buenos puertos naturales y bahías seguras) y permitía tener acceso a la cuenca metalífera de San Donato, evitando el paso por el peligroso Estrecho de Messina o la más arriesgada circunnavegación de Sicilia.

La ruta que preveía el paso por el Canal de Sicilia se enriqueció con nuevas escalas, en Malta (*Tas Silg*) (Bonanno – Frendo, 2000; Ciasca, 1977; Rossignani et al., 2005); Mothyay, tal vez, Palermo y *Soluntum*¹¹.

La isla de Cerdeña se ve afectada, en el siglo VIII a.C., por una capilar ocupación de las costas meridional y occidental. En esta época se crea una red de escalas que tenían como referencia los centros de Sant'Imbenia, Tharros, Othoca, Neapolis, Sulcis, Bitia, Nora y Karalis. Hay que señalar, además, la fundación, en la costa oriental, del núcleo de Olbia.

En el sur de la Península Ibérica se instalan centros distantes uno del otro, en promedio, 4 km (Delgado Hervas, 2008). Incluso la costa atlántica parece más densamente frecuentada, con la fundación de los asentamientos de *Lixus* y Cádiz. En África se asiste a la fundación de Utica, conveniente escala en el medio de la ruta a lo largo de la costa africana (Ruiz de Arbuló, 1996).

¹¹ Según el testimonio de Tucídides (VI.2-6) los tres centros son contemporáneos, sin embargo las excavaciones de la necrópolis de Palermo (Di Stefano, 2000) ha devuelto materiales no anteriores al siglo VII a.C., mientras que la *Soluntum* fenicia no está todavía identificada a día de hoy. Sobre la presencia fenicia en Sicilia véanse Bondi, 1980; De Simone, 2008; Pace B., 1958.

7.3. Rutas del siglo VII a.C.

Durante el siglo siguiente, la situación cambia y los circuitos se modifican parcialmente.

Chipre sigue siendo un punto de referencia en la ruta hacia el oeste, con nuevos testimonios también desde el sitio de Salamina (Karageorghis, 2005). Se abandona, en cambio, la ruta septentrional que llevaba hacia Grecia y sus islas, probablemente en respuesta al proceso de desarrollo interno de la misma y al surgimiento de fuerzas que estaban tratando de emerger y ganar su propio espacio vital.

Más al oeste se consolida la ruta sur (que pasaba por el Canal de Sicilia) con un incremento de la presencia en los centros de Malta y de Sicilia. Cartago juega un papel destacado, actuando como fuerza capaz de controlar el tráfico de entrada y salida del Mediterráneo Occidental.

La frecuentación de la costa de Calabria cesa y tal vez esto se debe a una elección de tipo estratégico: ya que los fenicios no estaban particularmente interesados en el área, la dejaron completamente en manos de los griegos. Sin embargo, comerciantes y marineros fenicios siguen frecuentando las ciudades griegas de la zona oriental del Golfo de Nápoles.

La situación en Cerdeña sigue siendo vibrante, con la apertura de nuevos puertos en la costa este, probablemente debida al vigor que estaba adquiriendo el comercio con Etruria y *Latium-Vetus* (Botto, 1989; *id.*, 1990; *id.*, 1993).

En el cuadrante occidental las rutas no varían, pero se ven reforzadas por la creación de escalas adicionales en el Sur (Mogador) y en el Norte (Santa Olaia y Abul, Portugal) del Atlántico (Botto, 2011a; Arruda, 2002; Mayet – Tavares da Silva, 1992).

7.4. Nota adicional: la cronología de la ruta hacia Egipto

Hablando de la cronología de las rutas se ha dejado de lado la cuestión de la ruta a Egipto,

de la que — en cambio — había hablado anteriormente, en la descripción de las rutas marítimas según el régimen de los vientos y de las corrientes.

Egipto no tuvo asentamientos fenicios, pero la ruta hacia la tierra del Nilo continuó siempre frecuentada, por lo que es opinión de quien escribe que estuvo activa durante todas las fases cronológicas aquí consideradas: era practicada cuando se quería pasar por Egipto durante los viajes hacia el Oeste, pero también era utilizada como un circuito regional propio, dada la proximidad a la costa fenicia. Como confirmación de la persistencia del uso de esta vía, tenemos dos importantes referencias históricas: el naufragio de Tanit y Elissa, que en el siglo VIII a.C. estaban exportando vino fenicio probablemente hacia los puertos egipcios (Stager, 2003), y los escarabeos de las dinastías XXIV- XXVI (VIII -VI a.C., Matthiae Scandone, 1972) conservados en el Museo Whitaker de Mothya, cuya llegada a Sicilia se debe al transporte por parte de embarcaciones fenicias que hacían de intermediarias.

8. Conclusiones

El siglo IX a.C. marca la inserción definitiva de los fenicios en los grandes tráfico comerciales mediterráneo-atlánticos. Es la primera vez en la historia de la navegación que un pueblo ocupa un territorio tan vasto.

Un análisis riguroso del fenómeno debe tener en cuenta los supuestos y las consecuencias: en cuanto a los primeros, se debe considerar que la aventura occidental fenicia no debiera ser interpretada como un episodio *ex-novo*, sino que es entendible sólo a la luz de un largo proceso de adquisición de conocimientos náuticos que hunde sus raíces en el segundo milenio a.C.; en cuanto a las consecuencias, es necesario reconocer que la experiencia fenicia contribuyó a aumentar aún más este *corpus* de conocimientos, el cual fue sucesivamente transmitido y/o heredado de otros pueblos mediterráneos. Un conjunto de nuevos elementos y de elementos existentes convirtió, por lo tanto, aquella Fenicia en

la cultura marítima por antonomasia de la antigüedad.

El análisis sincrónico de las rutas muestra que el conocimiento del sistema de vientos y corrientes, junto con el uso racional de la vela cuadrada, hizo de hecho posible llegar a todos los puntos del Mediterráneo, incluidos aquellos situados en lugares de difícil acceso: cada ruta era posible de recorrer, siempre que se navegase en ciertas épocas del año y que se tomase el viento desde los ángulos correctos.

Sin embargo, el examen diacrónico evidenció un cambio en las rutas: con el paso del tiempo las rutas no permanecieron iguales, sino que sufrieron modificaciones; algunas se introdujeron y otras simplemente dejaron de ser practicadas.

No creo apropiado aducir estos cambios a problemas técnicos de la navegación, ya que — como he querido subrayar — no existían dificultades tan grandes como para evitar el logro de cualquier punto mediterráneo-atlántico. Por lo tanto, las razones de estos cambios se habrán de atribuir a puntuales elecciones de tipo político/económico al establecimiento de nuevos contactos comerciales entre los centros fenicios. Estos se pueden resumir de la siguiente manera.

En el siglo IX a.C. fuerte era el reclamo de los metales: las rutas practicadas tenían todas algún punto con potencialidad de ser explotado en términos de recursos. La ruta egea tenía como etapa más septentrional la isla de *Thasos*, mientras que la primera ocupación de Chipre tuvo lugar en los puertos cercanos al macizo del Troados; Cerdeña por su parte experimentó un asentamiento en la costa sur (Nora) y uno en el noroeste (*Sant'Imbenia*) y, en la búsqueda de metales, las embarcaciones fenicias avanzaron hasta el centro tartésico de Huelva.

Es ésta una fase en la que no se producen aún muchos asentamientos permanentes, pero ya se puede intuir la voluntad de definir los límites de un área de interés: en este sentido parecen hablar las primeras frecuentaciones del Atlántico, así como la fundación del centro-clave de Cartago, surgido en correspondencia con uno de los puntos más importantes de articulación del tráfico marítimo en el Mediterráneo. Los límites de la zona afectada por la expansión fenicia se encuentran, por lo tanto, ya definidos en esta primera etapa: en los siguientes siglos se asistirá a la ocupación de varios puntos clave dentro de la directiva principal previamente trazada.

En el siglo VIII a.C. el panorama se amplía: es éste el periodo de mayor movilidad. Se abren nuevas rutas (Tirreno inferior, costa oriental de Sicilia) y el tráfico intercolonial aumenta. La característica distintiva parece ser la existencia de canales comerciales privilegiados con los griegos: estos canales se concretizan en un primer momento en la creación de *comptoirs* mixtos (*Pithekoussai*, *Sant'Imbenia*) y evolucionan, a finales de siglo, en una especie de acuerdo tácito según el cual los fenicios abandonan espontáneamente algunas rutas (Mar Egeo, costas de la actual Calabria).

Con el siglo VII a.C., finalmente, se asiste a un definitivo (y, sabemos, irreversible) desplazamiento del eje de los comercios fenicios que, después de la decadencia de las rutas egeas, se realizan principalmente en el sector centro-occidental, donde los nuevos centros dan lugar a una intensificación de los tráficos comerciales, sobre todo a corta-media distancia.

Referencias Bibliográficas

- AA. VV.a (coord. por S. Moscati) (1997): *I Fenici*. Milán: Bompiani.
- AA. VV.b (ed. por S.F. Bondi) (2008): *Fenici e Cartaginesi: una civiltà mediterranea*. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.
- AMADASI GUZZO, M. G.; GUZZO, P.G. (1986): «Di Nora, di Eracle gaditano e della più antica navigazione fenicia», en *Aula Orientalis*, 4: 59-71.
- AMADASI GUZZO, M. G. (1987): «Iscrizioni semitiche di nord-ovest in contesti greci e italici (X-VII sec. a.C.)», en *DArch* 5: 13 – 27.
- ANTONACCIO, C. (2002): «Warriors, Traders and Ancestors: the ‘Heroes’ of Lefkandi». En MUNK HÓTJE (ed. por), *Images of Ancestors*. Aarhus: Aarhus Studies in Mediterranean Archaeology: 15-42.
- ANTONELLI, L. (2008): *Traffici focei di età arcaica. Dalla scoperta dell'Occidente alla battaglia del mare Sardonio*. Roma: L'Erma di Bretschneider, Roma.
- ARANCIBIA ROMÁN ET ALII (2011): «Aportaciones de las últimas intervenciones a la arqueología fenicia de la Bahía de Málaga». En ÁLVAREZ MARTÍ- AGUILAR (coord. por), *Fenicios en Tartesso: nuevas perspectivas*. Oxford: Archaeopress. 129 – 149.
- ARNAUD, P. (2005): *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris: Editions Errance.
- AUBET, Maria Eugenia (2009): *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*. Barcelona: Bellaterra.
- BEDINI, A. (1977): «L'ottavo secolo nel Lazio e l'inizio dell'Orientalizzante antico, alla luce di recenti scoperte nella necropoli di Castel di Decima», en *La Parola del Passato* XXXII: 274-309.
- BERNABÓ BREA, Luigi (1964): «Leggenda e archeologia nella protostoria siciliana», en *Kokalos* 10-11 (1964-1965): 1-34.
- BONANNO, Anthony; FREND, J. Anthony (2000): «Excavations at TasSilg, Malta. A preliminary report on the 1996-8 campaigns conducted by the Department of Classic Archaeology of the University of Malta», en *Mediterranean Archaeology* 1: 67-114.
- BONDÌ, Sandro Filippo (1980): «Penetrazione fenicio-punica e storia della civiltà punica in Sicilia. La problematica storica». En GABBA, E.; VALLET, G. (ed. por), *La Sicilia Antica. I, 1. Indigeni, Fenici, Punici e Greci*. Nápoles: Società editrice storia di Napoli e della Sicilia. 163- 218.
- BONETTO, Jacopo ET ALII (2005): *Lo stretto di Messina nell'antichità*, Roma: Stretto di Messina.
- BOTTO, Massimo (1989): «Considerazioni sul commercio fenicio nel Tirreno durante l'VIII e il VII sec.a.C. I», en *Annali dell'Istituto Universitario Orientale di Napoli, Archeologia e Storia Antica* 11: 233-251.
- BOTTO, Massimo (1990): «Considerazioni sul commercio fenicio nel Tirreno durante l'VIII e il VII sec.a.C. II: le anfore da trasporto nei contesti indigeni del Latium Vetus», en *Annali dell'Istituto Universitario Orientale di Napoli, Archeologia e Storia Antica* 12: 198-215.
- BOTTO, Massimo (1993): «Anfore fenicie dai contesti indigeni del *Latium Vetus* nel periodo orientalizzante», en *Rivista di Studi Fenici* 21 (supplemento): 15-27.

- BOTTO, Massimo (2004-2005): «Da Sulky a Huelva: considerazioni sui commerci fenici nel Mediterraneo antico», en *Annali dell'Istituto Universitario Orientale di Napoli, Archeologia e Storia Antica*, n.s. 11-12: 9-27.
- BOTTO, Massimo (2008a): «I primi contatti tra i Fenici e le popolazioni dell'Italia peninsulare». En CELESTINO, S.; RAFAEL, N; ARMADA, X. (coord. por), *Contacto cultural entre el Mediterráneo y el Atlántico (Siglos XII-VIII a.n.e.). La precolonización a debate*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 123–148.
- BOTTO, Massimo (2008b), «Le più antiche presenze fenicie nell'Italia Meridionale», en *Rivista di Studi Fenici XXXVI* (1-2): 157- 179.
- BOTTO, Massimo (2011a): «I commerci nell'estremo occidente Mediterraneo e nell'Atlantico». En MANFREDI, L.I.; SOLTANI, A. (coord. por), *I Fenici in Algeria. Le vie del commercio tra il Mediterraneo e l'Africa Nera*, Bolonia: *BraDypUS Communicating Cultural Heritage*. 79 – 89.
- BOTTO, Massimo (2011b): «Interscambi e interazioni culturali fra Sardegna e Penisola Iberica durante i secoli iniziali del I millennio a.C. ». En ÁLVAREZ MARTÍ – AGUILAR 2011 (ed. por), *Fenicios en Tartesso: nuevas perspectivas*. Oxford: Archaeopress. 33 – 67.
- CIASCA, Antonia (1977): «Il tempio fenicio di Tas Silg. Una proposta di ricostruzione», en *Kokalos XXII-XXIII*: 162 – 172.
- CIASCA, Antonia (1979): «Insediamenti e cultura dei Fenici a Malta». En NIEMEYER, H.G. (coord. por), *Phönizier im Westen. Die Beiträge des Internationalen Symposiums über 'Die phönizische Expansion im westlichen Mittelmeerraum'*, Philipp von Zabern, Mainz am Rhein. 133-154.
- CIASCA, Antonia (1988): «I Fenici», en *Kokalos* 34-35(1988-1989): 75-88.
- COLDSTREAM, J.N. (1969): «The Phoenicians of Ialysos», en *Bulletin of the Institute of Classical Studies* 16: 1-8.
- CRISTOFANI, M. (1987): «Gli Etruschi e i Fenici nel Mediterraneo », en *Atti del II Congresso Internazionale di Studi Fenici e Punici (Roma, 9-14 novembre 1987)*, vol. I. Roma: Consiglio Nazionale delle Ricerche. 67- 76.
- DEFANT, A. (1940): «Scilla e Cariddi e le correnti di marea nello Stretto di Messina», en *Geofis. Pura Appl.* 2: 93-112.
- DE SIMONE, Rossana (2008): “Sicilia e Malta in età fenicia e punica: problemi e prospettive”, in *Interconnections in the Central Mediterranean. The Maltese Islands and Sicily in history*. Palermo. 37 – 51.
- DELGADO HERVÁS, Ana (2008), « “Colonialismos” Fenicios en el Sur de Iberia: historias precedentes y modos de contacto». En CANO, G.; DELGADO, A. (ed. por), *De Tartessos a Manila: Siete estudios coloniales y poscoloniales*, València: Publicacions de la Universitat de València. 19-49.
- DÍES CUSÍ, Enrique (2004): «Los condicionantes técnicos de la navegación fenicia en el Mediterráneo Oriental». En MEDEROS MARTÍN, A.; PEÑA, V.; WAGNER, C. (coord. por), *La navegación fenicia: tecnología naval y derroteros: encuentro entre marinos, arqueólogos e historiadores*. Madrid: Centro de Estudios Fenicios y Púnicos. 55- 84.
- DI STEFANO, C.A. (2000): «Corredi funerari arcaici della necropoli punica di Palermo». En BARTOLONI, P.; CAMPANELLA, L. (coord. por), *La ceramica fenicia di Sardegna: dati, problematiche, confronti. Atti*

del Primo Congresso Internazionale Sulcitano (Sant'Antioco, 19-21 Settembre 1997). Roma: CNR, 117-134.

DOCTER, R.F.; NIEMEYER, H.G.; NIJBOER, A.J.; VAN DER PLICHT (2008): «Radiocarbon dates of animal bones in the earliest levels of Carthage». En SAGONA, C. (coord. por), *Malta between a rock and a hard place*, Leuven: Peeters. 557 – 578.

FINOCCHI, Stefano (1999): «La laguna e l'antico porto di Nora: nuovi dati a confronto», en *Rivista di Studi Fenici* 27: 167 – 192.

GASULL, P. (1986): «Los asentamientos fenicios en el Sur de la Península», en *Aula Orientalis* 4: 193- 202.

GERMANÁ BOZZA, Giancarlo (2010): «Importazioni greco-orientali e fenicie dai santuari arcaici della Sicilia orientale», en *Bollettino di Archeologia online*, volume speciale.

GIACOBBE, Salvatore (2005): «Il mare e le correnti». En BONETTO, J. *ET ALII* (ed. por), *Stretto di Messina Edizioni*, Roma: 13- 26.

GIARDINO, Claudio (1995):«Il Mediterraneo Occidentale fra XIV ed VIII sec. a.C. Cerchie minerarie e metallurgiche», en *BAR International Series*, 612, Oxford.

GÓMEZ BELLARD, Carlos (2002): «Ebusus». En JIMÉNEZ SALVADOR, J.L.; RIBERA I LACOMBA, A. (coord. por), *Valencia y las primeras ciudades romanas de Hispania*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia. 103 -112.

GONZÁLEZ DE CANALES CERISOLA, Fernando (2004): «El emporio fenicio precolonial de Huelva (ca. 900-770) ». Madrid: Biblioteca Nueva.

HOFFMAN, Gail L. (1997): *Imports and immigrants: near Eastern contacts with Iron Age Crete*. University of Michigan Press, Ann Arbor.

KARAGEORGHIS, Vassos; MICHAELIDIS, Demetrios (1995): «*Cyprus and the sea. Proceedings of the International Symposium*». Nicosia: University of Cyprus.

KARAGEORGHIS, Vassos (1982):«*Cyprus. From the Stone Age to the Romans*».Londres: Thames and Hudson..

KARAGEORGHIS, Vassos (1985): «*Acts of the International Archeological Symposium 'Cyprus between the Orient and the Occident'*. Nicosia, 8-14 September 1985», Nicosia.

KARAGEORGHIS, Vassos (1998): «*Documenti inediti di Cipro antica*», Treviso:Canova Editore.

KARAGEORGHIS, Vassos (2002a): «*Early Cyprus. Crossroads of the Mediterranean*». Los Angeles: J. Paul Getty Museum.

KARAGEORGHIS, Vassos (2002b): «*Cipro. Crocevia del Mediterraneo orientale 1600 – 500 a.C.* ». Milán: Electa.

KARAGEORGHIS, Vassos (2005): «The Phoenicians in Cyprus». En CELESTINO PÉREZ, S.; JIMÉNEZ ÁVILA, J. (ed. por), *El periodo orientalizante. Actas del III Simposio Internacional de Arqueología de Mérida: protohistoria del Mediterráneo Occidental*, en *Anejos de España XXXV*. 2 vol., Mérida: CSIC. 31 – 46.

- KOUROU, Nota (2002): «Rhodes: the Phoenician Issue Revisited Phoenicians at Vroulia? ». En STAMPOLIDIS, N. C.; KARAGEORGHIS, V. (ed. por), *Ploes – Sea routes... Interconnections in the Mediterranean. 16th – 6th c. BC. Proceedings of the International Symposium, held at Rethymnon, Crete in September 29th – October 2nd 2002*, University of Crete, Nicosia: 249 – 260.
- KOUROU, Nota (2008), «*The evidence from Aegean*». En SAGONA, C. (coord. por), *Malta between a rock and a hard place*, Peeters, Leuven: 305 – 364.
- LEMOS, Irene S. (2002): «Craftsmen, Traders and some Wives in Early Iron Age Greece». En STAMPOLIDIS, N. C.; KARAGEORGHIS, V. (ed. por), *Ploes – Sea routes... Interconnections in the Mediterranean. 16th – 6th c. BC. Proceedings of the International Symposium, held at Rethymnon, Crete in September 29th – October 2nd 2002*, University of Crete, Nicosia: 187 – 193.
- LIPÍŃSKI, Edward (2004): «*Itineraria Phoenicia*», Peeters, Leuven.
- LÓPEZ PARDO, F.; ARRUDA, A. M.; ESCRIBANO COBOS, G.; GUERRERO AYUSO, V.M. ; MEDAS, S.; MEDEROS MARTÍN, A.; RUÍZ CABRERO, L. A.; WAGNER, C.G. (2010): «*Il progetto Hum 2006 – 05196: Nauticamediterranea e navigazioneioceanichenell’antichità. Fondamenti interdisciplinari per lo studi*». En MEDAS, S. ET ALII (ed. por), *Navis. Archeologia. Storia, etnologia navale, 4. I Convegno Nazionale di Archeologia, Storia e Etnologia Navale (Cesenatico, Italia, 2008)*, Edipuglia, Bari: 305-310.
- MATTHIAE SCANDONE, G. (1972): «*Gli scarabei egiziani ed egittizzante delle necropoli di Mozia*». En TUSA, V. (ed. por), *Mozia VII. Rapporto preliminare della campagna di scavi 1970*, CNR, Roma: 121 – 132.
- MAZZA, F. (1988): «*La “precolonizzazione” fenicia: problemi storici e questioni metodologiche*». En ACQUARO, E. ET ALII (coord. por), *Momenti precoloniali nel Mediterraneo antico. Questioni di metodo – Aree d’indagine – Evidenze a confronto*, CNR, Roma: 191 – 203.
- MEDAS, Stefano (2004): *De rebusnauticis. L’arte della navigazione nel mondo antico*, L’Erma di Bretschneider, Roma;
- MEDEROS MARTÍN, Alfredo; PEÑA, Victoria; WAGNER, Carlos (2005): *La navegación fenicia: tecnología naval y derroteros: encuentro entre marinos, arqueólogos e historiadores*, Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid.
- NIEMEIER, Wolf-Dietrich (2001): «*Archaic Greeks in the Orient: Textual and Archaeological Evidence*», en *Bulletin of the American School of Oriental Research*, n. 322 (May, 2001): 11-32.
- NIEMEYER, Hans Georg (1979): *PhönizierimWesten. Die Beiträge des Internationalen Symposiums über ‘Die phönizische Expansion imwestlichenMittelmeerraum’*, Philipp von Zabern, Mainz am Rhein.
- NIEMEYER, Hans Georg (2000): «*The Early Phoenician City-States on the Mediterranean*». En HANSEN, M. H. (ed. por), *A comparative study of thirty city-state culture*, KongeligeDanskeVidenskabernesSelskab, København: 89-115.
- NIEMEYER, Hans Georg (2004): «*The Phoenicians and the birth of a multinational Mediterranean Society*». En ROLLINGER, R. (ed. por), *Commerce and monetary systems in the ancient world: means of transmission and cultural interactions*, Franz Steiner Verla, Munich: 245 – 256.
- NIJBOER, Albert (2008): «*Italy and the Levant during the Late Bronze and Iron Age (1200 – 750/700 b.C.)*». En SAGONA (coord. por), *Malta between a rock and a hard place*, Peeters, Leuven: 423 – 460.

- OGGIANO, Ida (2000): «La ceramica fenicia di Sant’Imbenia». En BARTOLONI, P.; CAMPANELLA, L. (coord. por), *La ceramica fenicia di Sardegna: dati, problematiche, confronti*. Atti del Primo Congresso Internazionale Sulcitano (Sant’Antioco, 19-21 Settembre 1997), CNR, Roma: 235 – 258.
- PACCIARELLI, M. (1999): Torre Galli. La necropoli della prima età del Ferro (scavi Paolo Orsi 1922-23), Rubbettino, Soveria Mannelli.
- PACE, Biagio (1958): *Arte e Civiltà della Sicilia Antica*. I, Dante Alighieri Roma.
- PACE, Rossella (2007): «La “riscoperta” della necropoli di Macchiabate: primi risultati», Atti VI Giornata Archeologica Francavillese,
[<http://www.lagariaonline.it/Bilanci%20e%20Libro%20Cassa/Giornate%20Archeologiche/Atti%20VI%20Giornata/Rossella%20Pace.pdf>], Acceso el 01/02/2014.
- RAMÓN, J. (1994): «El nacimiento de la ciudad fenicia de la bahía de Ibiza». En GONZÁLEZ, A.; CUNCHILLOS, J.L.; MOLINA, M. (coord. por), *El mundo púnico. Historia, sociedad y cultura*, Editum. Ediciones de la Universidad de Murcia, Murcia: 325 – 370.
- RIDGWAY, David; BUCHNER, G. (1993): Pithekoussai I, La necropoli, Accademia Nazionale dei Lincei, Roma.
- RIDGWAY, David (1984): *L’alba della Magna Grecia*, Longanesi, Milán.
- RIDGWAY, David (2000): «Riflessioni sull’Orizzonte “precoloniale” (IX-VIII sec.a.C.) ». *Magna Grecia e Oriente mediterraneo prima dell’età ellenistica*. Atti del XXXIX Convegno di Studi sulla Magna Grecia, Taranto: 91-108.
- RIDGWAY, David (2004): «Reflections on the early Euboians and their partners in the Centrale Mediterranean». En MAZARAKIS ANIAN, A. (ed. por), *Oropos and Euboea in the early Iron Age*, University of Thessaly Press, Volos : 141-152.
- RUIZ DE ARBULO, Joaquín (1996): «Rutas marítimas y tradiciones náuticas. Cuestiones en torno a las navegaciones tirias al Mediterráneo Occidental». *Rutas, Navíos y puertos Fenicio-Púnicos*. XI Jornadas de Arqueología Fenicio-Púnica (Eivissa, 1996), Ibiza: 25- 48.
- SAGONA, Claudia (2008), «*Beyond the homeland: markers in phoenician chronology*», in *Ancient Near Eastern Studies, Supplement 28*, Leuven;
- SAGONA, Claudia (2008b), «Malta between a rock and a hard place». En SAGONA, C. (ed. por), *Malta between a rock and a hard place*. Leuven:Peeters, 487 – 536.
- SCIACCA, F. (2000): «Brocchetta fenicia». En *Principi etruschi tra Mediterraneo ed Europa*, Catalogo della Mostra (Bologna, Museo Civico Archeologico 2001). Venecia:Marsilio. 128.
- SCIACCA, Ferdinando (2005): *Patere baccellate in bronzo. Oriente, Grecia, Italia in età orientalizzante*. Roma: L’Erma di Bretschneider.
- SCIACCA, Ferdinando (2008a), «Commerci fenici nel Tirreno orientale: uno sguardo dalle grandi necropoli», en *Bollettino di Archeologia Online*, volume speciale.
- SCIACCA, Ferdinando (2008b): «Veio. La metallotecnica orientalizzante e i rapporti con l’Oriente», en *Bollettino di Archeologia Online*, volume speciale.

- SHAW, Joseph W. (1989): «Phoenicians in Southern Crete», en *American Journal of Archaeology* 93: 164-183.
- SPAGNOLI, Federica (2010): «Cypriot and Levantine Cooking pots during the Late Bronze-Iron Age Period: social perspective», en CHRISTODOULOU, S.; SATRAKI, A., (ed. por), *Postgraduate Cypriot Archaeology Conference 2007*, Newcastle: Cambridge Scholars Publishing. 99-126.
- STAGER, Lawrence E. (2003), «Phoenician shipwreck in the deep sea». En STAMPOLIDIS, N.C.; KARAGEORGHIS, V. (ed. por), *Ploes – Sea routes... Interconnections in the Mediterranean. 16th – 6th c. BC. Proceedings of the International Symposium, held at Rethymnon, Crete in September 29th – October 2nd 2002*. Atenas: University of Crete, Atenas.. 233 – 247.
- STAMPOLIDIS, N. Chr.; KARAGEORGHIS, Vassos (1998): *Eastern Mediterranean: Cyprus – Dodecanese – Crete. 16th – 6th cent. B.C. Proceedings of the International Symposium. 13 – 16 May 1997*. Nicosia: University of Cyprus.
- STAMPOLIDIS, N. Chr. & KARAGEORGHIS, Vassos (2003): *Ploes – Sea routes... Interconnections in the Mediterranean. 16th – 6th c. BC. Proceedings of the International Symposium, held at Rethymnon, Crete in September 29th – October 2nd 2002*. Atenas: University of Crete.
- STAMPOLIDIS, Nikolaos Chr. (2003): «On the Phoenician presence in the Aegean», in STAMPOLIDIS, N. C.; KARAGEORGHIS, V. (ed. por), *Ploes – Sea routes... Interconnections in the Mediterranean. 16th – 6th c. BC. Proceedings of the International Symposium, held at Rethymnon, Crete in September 29th – October 2nd 2002*. Atenas: University of Crete. 217 – 230.
- TARAMELLI, Antonio (1921): «Il ripostiglio dei bronzi nuragici di Monte Sa Idda di Decimoputzu (Cagliari) », en *Mon. Ant. Lincei*, vol. XXVII: 5-108.
- TUSA, Vincenzo ET ALII (1971): «*L'espansione fenicia nel Mediterraneo*» Roma: CNR.
- TUSA, Vincenzo (1972): «*Mozia VII. Rapporto preliminare della campagna di scavi 1970*». Roma: CNR.
- TUSA, Vincenzo (1980):«La problematica archeologia relativa alla penetrazione fenicio-punica e alla storia della civiltà punica in Sicilia». En GABBA, E.; VALLET, G. (ed. por), *La Sicilia Antica. I, 1. Indigeni, Fenici, Punici e Greci*. Nápoles: Società editrice storia di Napoli e della Sicilia 145-161.
- TUSA, Vincenzo (1985): «Stato delle ricerche e degli studi fenicio-punici in Sicilia», en *Fenici e Cartaginesi in Italia. Estratto dal Bollettino d'Arte del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali* 31-32: 33-48.
- VIDAL GONZÁLEZ, Pablo (1996): «*La isla de Malta en época fenicia y púnica*». Oxford: BAR.
- ZANCANI MONTUORO, Paola (1970-1971):«Francavilla Marittima, necropoli di Macchiabate, Coppa di bronzo sbalzata», en *Atti e Memorie della Società Magna Grecia*, n.s. 11-12 (1970 – 1971): 9- 33.
- ZANCANI MONTUORO, Paola (1974-1976):«Francavilla Marittima, necropoli I. Tre notabili enotri dell'VIII sec. a.C. », en *Atti e Memorie della Società Magna Grecia*, n.s.15-17 (1974-1976): 9-82.
- ZANCANI MONTUORO, Paola (1980-1982):«Francavilla Marittima, necropoli di Macchiabate, Zona T. (Temparella) », en *Atti e Memorie della Società Magna Grecia*, n.s.21-23 (1980-1982): 7-91.
- ZANCANI MONTUORO, Paola (1983-1984):«Francavilla Marittima, necropoli di Macchiabate, Zona T. (Temparella). Continuazione», en *Atti e Memorie della Società Magna Grecia*, n.s. 24-25: 7-109.