

Los Fenicios y el Atlántico



GONZALEZ ANTÓN, R., LÓPEZ PARDO, F. Y PEÑA ROMO, V. (eds)



**Centro de Estudios
Fenicios y Púnicos**

ÍNDICE

Pag.

<i>Tiro, Melkart, Gadir y la conquista simbólica de los confines del mundo</i>	11
CARLOS G. WAGNER	
<i>Océano y sus hijos: la proyección espacial del mito</i>	31
DOMINGO PLÁCIDO	
<i>San Brandanes de la Prehistoria. Navegación atlántica preferencia</i>	39
MARISA RUIZ GALVEZ	
<i>Las naves de Kérné (I). Las referencias literarias</i>	51
FERNANDO LÓPEZ PARDO	
<i>Las naves de Kérné (II). Navegando por el Atlántico durante la protohistoria y la antigüedad</i>	69
VICTOR GUERRERO AYUSO	
<i>La navigazione antica lungo le coste atlantiche dell' Africa e verso le Isole Canarie</i>	143
STEFANO MEDAS	
<i>El paisaje de Lixus (Larache, Marruecos) a la luz de las excavaciones recientes</i>	217
CARMEN ARANEGUI Y CARLOS GÓMEZ BELLARD	
<i>El comercio y el factor cartaginés en el Mediterráneo occidental y el Atlántico en época arcaica</i>	233
JOAN RAMON	
<i>La aportación de la cultura material a la delimitación del "Círculo del Estrecho": la vajilla helenística de "tipo Kuass"</i>	259
ANA MARIA NIVEAU	
<i>La explotación de la sal en los mares de Canarias durante la Antigüedad. Las salinas y saladeros de Rasca (Tenerife)</i>	297
M ^a DEL CARMEN DEL ARCO AGUILAR, R. GONZÁLEZ ANTÓN, M ^a M. DEL ARCO AGUILAR, C. ROSARIO ADRIÁN	
<i>Las culturas protohistóricas canarias en el contexto del desarrollo cultural mediterráneo: propuesta de fasificación</i>	317
PABLO ATOCHE	
<i>Pesquerías púnico-gaditanas y romano republicanas de túnidos: el Mar de Calmas de las Islas Canarias (300-20 ac)</i>	345
ALFREDO MEDEROS Y GABRIEL ESCRIBANO	



“Las naves de Kérné” (I). Las referencias literarias

FERNANDO LÓPEZ PARDO

Universidad Complutense de Madrid-CEFYP

Con el título “*Las naves de Kérné*” nos permitimos la licencia de emular la conocida expresión “Naves de Tarsis” recogida en los escritos bíblicos que tantos esfuerzos concitó antaño para documentar a través de información textual antiguos contactos entre Oriente y Occidente, y, de resultas de ello, instigó no menos afanes en descubrir cómo eran aquellos navíos que podían encarar tan prolongados periplos.

Lo hacemos así porque en gran medida nos guía el interés por saber de las naves que surcaron las aguas del Atlántico en época prerromana, primero en un claro afán exploratorio y después en navegaciones con fines colonizadores y comerciales¹.

Al igual que Tarsis constituyó en buena medida una frontera mítica durante un tiempo, confín al que llegaban barcos del Mediterráneo oriental, *Kérné* se configuró también como una referencia liminar incluso para las propias colonias del Extremo Occidente y sus flotas. Por otro lado, mientras las “naves de Tarsis” estaban preparadas para afrontar dilatadas travesías mediterráneas con un pequeño trayecto atlántico si se acercaban hasta Gadir, las que imaginamos como “naves de *Kérné*” las consideramos dispuestas para las condiciones meteonáuticas de la navegación oceánica. Y si la expresión “naves de Tarsis” no se refiere a naves construidas en las riberas tartésicas, las que nosotros llamamos “naves de *Kérné*” tampoco hacen referencia a las embarcaciones que hipotéticamente pudieron construirse junto a los embarcaderos de la isla atlántica.

En esta primera parte nos ocuparemos de la información que nos reporta la documentación textual sobre las naves utilizadas en época prerromana para desplazarse a Mogador y/o *Kérné*.

¹ La redacción del presente texto es resultado de los trabajos desarrollados en el ámbito del proyecto de investigación, subvencionado por los planes nacionales de I+D, *Náutica mediterránea y navegaciones oceánicas en la antigüedad. Fundamentos interdisciplinares (históricos, arqueológicos, iconográficos y etnográficos) para su estudio. La cuestión de la fachada atlántica afrocanaria* (ref. HUM2006-05196) de la Universidad Complutense de Madrid. He de agradecer a V. Guerrero Ayuso sus valiosos comentarios de carácter arqueonáutico que sin duda han enriquecido este texto.

a) *Kérné, la isla del país de los etíopes*

Kérné aparece frecuentemente en la literatura antigua de periplos como un importante hito para la navegación oceánica. Solía ser incluida también en las “Descripciones de la Tierra” de autores griegos de Época Clásica como uno de sus extremos. Era además conocida como el último lugar a donde llegaban los fenicios a comerciar y también donde los cartagineses instalaron su colonia más alejada.

Es necesario, sin embargo, distinguir entre una isla de *Kérné* real, de ubicación precisa, que era bien conocida de los marinos y mercaderes fenicios de Lixus, Gadir y demás colonias fenicias occidentales, y otra *Kérné* imaginada, cuya localización podía ser distinta según el autor al que acudamos, y que por lo común se intentaba emplazar en una costa austral inventada cuyo trazado recorría el actual desierto del Sahara.

La situación de la isla de *Kérné* ha sido objeto de debate durante muchos años precisamente por las noticias contradictorias que nos han llegado, proponiéndose como candidatas numerosas islas de la costa atlántica africana, sin embargo los trabajos arqueológicos de P. Cintas (1954) y A. Jodin (1966) en Mogador, la única isla atlántica que ha reportado restos arqueológicos arcaicos, y el análisis de las referencias literarias más fiables realizado por J. Desanges (1978) y M. Euzennat (1994: 559-80) ya habían hecho prevalecer entre los estudiosos la hipótesis de que *Kérné* era Mogador. A este respecto no parecía banal la descripción del Pseudo Escílax de una isla de reducidas dimensiones, como indicaron después otros autores antiguos, que estaba próxima a la costa y junto a un río, el *Xion*, identificado con el Ksob, el uadi que desemboca justo enfrente de Mogador (Desanges 1978: 118). A pesar de todo ello y de otros datos que invalidan otras posibles identificaciones, es frecuente encontrar aún numerosos trabajos en los que se señala que no es posible precisar con un mínimo de seguridad su emplazamiento y ni siquiera se apunta Mogador como la más probable. Será necesario insistir de nuevo con datos que no se tuvieron en cuenta anteriormente, y que según mi opinión comportan indicios indiscutibles que no pueden ser soslayados.

La localidad de Mogador, actual Essaouira (enfrente de la isla), era conocida en textos árabes del siglo XI d.C. con el nombre de *Amogdoul* y precisamente junto a la desembocadura del vecino río Ksob se encuentra el morabito del santón local que recibe el nombre de *Sidi Mogdoul*. Como ya apuntó en su día Stumme (1912: 123-124) y retomó E. Lipinski (1992: 126 y 2000: 285), el topónimo norteafricano se relaciona etimológicamente con el término que en ugarítico, fenicio y púnico sirve para designar “torre”. *Mogdul* es registrado incluso en textos bíblicos para designar numerosas plazas fuertes de la región levantina². La denominación se conservó sin duda desde época preislámica, pues el Anónimo de Rávena recoge de fuentes romanas del Alto Imperio el nombre de la estación denominada *Turris Buconis*. Ptolomeo (4. 7) sabe del mismo enclave y lo transcribe en griego como *Boccanon Hemeroscopeion* (atalaya), casi al final de una ruta caravanera jalonada por unos pocos puestos que comunicaba la ciudad púnico-mauritana y después romana de *Volubilis* con el valle del Sous y la costa, precisamente con coordenadas que lo sitúan en la región de Mogador³. Así pues, *turris* y *hemeroscopeion* (atalaya) son el trasunto del púnico *magdallmogdul*, nombre con el que se conocía en época prerromana el lugar.

Pero lo que nos parece más destacable de los nombres recogidos por Ptolomeo y el *Ravenate* y lo que justifica este pequeño *excursus*, es que el segundo componente del nombre, *Buconis*/

² Se encuentra en textos ugaríticos con este significado, cf. Olmo Lete, 1981: 574. Como topónimo, tanto en su forma simple o combinado con otros términos, lo hallamos desde el Sur de Fenicia hasta la frontera con Egipto y correspondería al nombre de diferentes plazas fuertes o torres fortificadas. Ejem.: *Gn* 35. 21; *Jos*. 15. 37 y 19. 37-39; *Nm* 33. 7; *Ez* 14. 1-2 y 30. 6; *Neh* 3. 1 y 3. 11; *Jr* 44. 1 y 46. 14 loc. a; *Ex* 14. 2.

³ Ptol. 4. 7; López Pardo, 1987: 168 y 170.

Buceron, es la traducción latina del término semita *qrn*, “cornamenta”, nombre transcrito en griego de forma casi literal como *Kérné*⁴. La denominación latina nos permite considerar que el nombre púnico era *Mgdl qrn*, es decir “Torre de los (dos) cuernos”, o mejor *Mgdl qrn* “Torre de la cornamenta”, y en cualquiera de ellas está implícita la referencia a la isla de Mogador como *Kérné* por su semejanza con una gran testuz con cuernos, como hemos podido comprobar sobre el terreno y a través de la cartografía. También es de interés el haber corroborado que aún en época romana los pobladores de raigambre púnica de la zona seguían comprendiendo el significado primigenio del nombre de la isla, es decir, el referido a su aspecto de cornamenta⁵.

Pasemos ahora a la *Kérné* imaginada. Aunque su nombre y ciertos rasgos fueron tomados de la isla de Mogador, ocupada por los fenicios desde el siglo VII a.C., ésta fue repetidamente utilizada en las disquisiciones de algunos geógrafos griegos sobre los límites de África. Si bien en el Pseudo Escílax su posición parece atlántica, en el *Periplo de Hannón* se encuentra en el lugar opuesto a Cartago, por lo tanto en su mismo meridiano pero en un inventado océano austral. Más sorprendentes aún y más alejadas de la realidad conocida por los fenicios que navegaban por el Atlántico son las localizaciones propuestas por Éforo y Licofrón de Chalcis. Éforo en su faceta de geógrafo veía *Kérné* como una isla próxima al Índico, pero a la que no era posible llegar desde el mar Eritreo (Mar Rojo) por el intenso calor (70 F 172; Gómez Espelosín, 2000: 208). Por su parte el poeta Licofrón se imagina a la diosa Aurora en su despertar abandonando a Tithônos en su lecho, cerca de *Kérné* (*Alexandra*, 18-19), de nuevo en una ubicación oriental (Ballabriga, 1986: 201).

La razón de estas traslaciones extrañas hacia el Este por parte de algunos autores no se debe a simples equivocaciones, sino a la fuerte dependencia de *Kérné* respecto a la Etiopía mítica, con la que sistemáticamente aparece asociada en los textos griegos. La creencia que tenían los antiguos de que los etíopes ocupaban el extremo meridional de Libia, se hallaba confrontada a otra concepción, en principio más antigua, según la cual existían dos pueblos etíopes situados en los extremos suroriental y suroccidental de Libia respectivamente, ya reseñada en la propia *Odisea* (1. 22-24)⁶. El juego con ambas localizaciones dio lugar a una cierta confusión o identidad de los confines⁷. Sin embargo, la idea de una doble Etiopía venía avalada por una constatación empírica, la localización de poblaciones melanodermas, de gentes de piel oscura tanto en la fachada atlántica de Marruecos como en el Cabo Guardafuú y sur de Egipto. Por esa razón Éforo (fr. 128)⁸, en el s. IV a.C., creía que los tartesios eran depositarios de un viejo conocimiento que habían obtenido de sus contactos con los etíopes, así supieron que ellos llegaron a colonizar el extremo sur-oriental de Libia partiendo de Occidente. Es la única explicación que encuentra Estrabón (1. 2. 26) de que Homero averiguara que los etíopes habitaban a la vez allí donde se levanta el sol y donde se oculta (*Od.* 1. 22-24). Pero la forzada

⁴ Villaverde Vega, 2001: 190-192, ha sido quien al comentarle nuestra hipótesis de que el nombre semita tenía que ver con la forma de cornamenta de la isla de Mogador, halló la relación de éste con el latino *Buconis/Buceron* del *Ravenate*, ed. Pinder-Parthey, 1860, III, 11. Término que o bien se refiere específicamente a cuernos de buey o vaca, *Bucerus* “que tiene cuernos de buey”, *Bucina* “cuerno de boyero” / *Bucinum* “sonido de trompeta”, “trompeta” (Gaffiot, 1934: 230).

⁵ Otro nombre semejante es el de la ciudad de *Karnê* en la propia Fenicia, no lejos de Arados. En sus monedas de leyenda fenicia aparece *Qrn*, “horn”, y en las de leyenda latina *Cornu Phenices* (Astour, 1967: 142). *Qrn-Karnê*, es la actual Tall Qarnum, situada a 4 km de Tartous en Siria, era el puerto continental de Arwad y servía de muelle a las pequeñas embarcaciones que se dirigían a la isla. La localidad acuñó monedas en época helenística que testimonian un culto particular a Eshmun-Asklépios (Badre, 1992: 90).

⁶ La expresión “divididos en dos” pertenece a una concepción anterior a la *Periodos ges* atribuida a Hesíodo donde se encuentra una prolija descripción de pueblos melanodermos habitantes de los confines de la tierra, como los katudeos, pigmeos, mélanos y etíopes, propia de una concepción más reciente a la expresada por Homero. Véase por último Gómez Espelosín, 2000: 167-168.

⁷ Según Ballabriga en su sorprendente libro *Le soleil et le Tartare* (1986).

⁸ Estrab. 1. 2. 26 (= Ephor., *FGH* 70 F 128). Véase *THA*, II b: 457 y 780 n 1806.

explicación del pasaje de la *Odisea* realizado por Éforo y replanteada de manera más violentada aún por Estrabón al suponer que muy bien Homero pudo encontrarse con la misma vieja historia que recogió Éforo, no parece tener en cuenta los datos dispersos por la *Odisea* que permiten confirmar un conocimiento o creencia de que había dos comunidades etíopes en los extremos, que surgiría presumiblemente de un conocimiento real de ambos extremos.

En esta tesitura, el problema que se nos plantea es saber, por lo que respecta a las referencias literarias a las naves, cuándo cada autor se está refiriendo a la *Kérné* real o a la imaginada. La disquisición es importante, en la medida que las naves asociadas a la *Kérné* de localización cierta eran embarcaciones que *a priori* pudieron proceder de informaciones no inventadas, mientras que las que se mencionan en los textos referidas a una *Kérné* fabulosa podrían ser embarcaciones que no por fuerza surcaban aguas atlánticas.

Sea como fuere, las noticias en las que aparecen los fenicios y cartagineses como agentes de los episodios náuticos son las más consistentes. Ellos eran reconocidos como los marinos más asiduos de estas aguas, los que habían colonizado sus costas desde las postrimerías del segundo milenio o comienzos del primero a.C. Fueron ellos los que realizaban el peculiar “comercio silencioso” en la costa atlántica africana, los que hacían transacciones con los etíopes que se encontraban frente a la isla de *Kérné*, y eran los mercaderes gaditanos los que sabían que los lotófagos habitaban la costa hasta *Kérné*⁹. También ellos, fenicios o cartagineses, fueron los que descubrieron una isla oceánica lejos de la costa.

b) *Las pentecóntoros de Hannón llegan a Kérné*

Del conocido relato anónimo conservado en el manuscrito de Heidelberg se puede colegir que Hannón había reservado un contingente de hombres y mujeres libiofenicios para establecer una colonia en la isla de *Kérné* (*Periplo de Hannón*, 9). La mayor parte de los treinta mil colonos a los que se refiere el texto fueron asentados aparentemente en las colonias fundadas entre las Columnas de Heracles y el río *Lixos*, es decir, el extremo norte de Marruecos. Hannón, según el Periplo, concentró las fundaciones a ambos lados del cabo Soloeis (actual Espartel), la punta noroccidental de Libia: Tingi (*Thymiaterion*) en la costa del Estrecho y cinco colonias más pasado el promontorio del Spartel. Tras esta inusitada aglomeración de establecimientos coloniales en el entorno del cabo no se vuelve a fundar ninguna colonia hasta llegar a la isla de *Kérné*, donde se establece un último enclave. Cumplimenta con dicha colonización su adquisición de una parte del antiguo ámbito tirio del Extremo Occidente. Algo que nos parece una repetición intencionada de “la conquista simbólica del confín del mundo” realizada siglos antes por los tirios al llegar al ámbito del Estrecho para fundar Gadir y Lixus, como nos propone C. G. Wagner¹⁰. Aunque si ese nuevo límite se refiere a la *Kérné* real (Mogador), ya lo habían conseguido los gaditanos doscientos años antes.

Con este sentido de conquista liminar debemos tomar la aclaración que nos hace el autor anónimo del Periplo: la isla costera se encontraba en el extremo opuesto de Libia con respecto a Cartago¹¹,

⁹ Nombre enmendado en los manuscritos como Cirene. Artem. Eph. *GGM* 77. cf. *GGM* 78 en relación con *Od.* 9. 83-84 (*THA II a*: 6c).

¹⁰ Tiene todo el aspecto de una cesión de territorio a Cartago, quizás consistente en la entrega de una franja costera perfectamente delimitada, un fenómeno que se venía repitiendo desde antaño. El rey de Tiro, Hiram había recibido del rey Salomón como compensación económica o contradón un conjunto de localidades del norte de Israel.

¹¹ La traducción de St. Gsell es “à l’opposite”. Para Germain (1957: 211 y n 1) la mejor puede ser « “tout droit”, “en ligne droit”; mais là encore l’expression manque de netteté ».

es decir, se hallaba en su mismo meridiano en un supuesto mar austral (Cf. Desanges, 1978: 76). Ya esta noción de que una se encontraba a “l’aplomb” de la otra, “frente a Cartago”, aparece destacada ya por Palefato (Περί ἀπίστον 31; Trad. Sanz Morales, 2002: 244-246) lo que permitiría asegurar que ya en s. IV a.C. los griegos habían asumido la equidistancia de la isla respecto a la metrópoli púnica y no corresponde a una recreación helenística tardía, la correspondiente al redactor último del *Periplo de Hannón*.

Según deducimos de la lógica interna del *Periplo de Hannón*, la decisión de establecer allí la colonia, en el extremo opuesto de Cartago, había sido tomada en la propia metrópoli cuando se planificó la expedición, lo que explica que se reservara una parte del contingente de colonos para el lejano asentamiento.

El informe del viaje fue depositado en el santuario de Baal Hammón en Cartago, Crono según el texto griego, lo que permite suponer que el dios fue el ordenante o el que avaló la fundación de la colonia en el confín, una tradición de la que contamos con relevantes precedentes como el mandato del establecimiento de Gadir en el Extremo Occidente por el oráculo de un dios innominado de Tiro que presumiblemente era el propio Melqart. Además, según Stephano Medas (2003: 27-28; 2004: 139; 2006: 22) el santuario de Baal Hammón en Cartago se habría convertido en depositario de numerosos testimonios de marinos y en institución tutelar de toda empresa náutica cartaginesa, fuera ésta exploratoria, comercial o colonial, y debió servir así como fuente de información fundamental para el desarrollo de la expedición y para elegir los mejores emplazamientos en los que fundar las futuras colonias. Su papel debía ser semejante al de los oráculos de Apolo en Delfos y Melqart en Tiro.

Según recoge el autor griego que amplió el relato del periplo la expedición se realizó con sesenta pentacóntoros y una multitud de hombres y mujeres en número de 30.000 (*Periplo de Hannón*, 1). De ello se puede colegir con toda lógica que la llegada a Kérné se hizo en buques de este tipo. Sin embargo, la información no es del todo coherente y parece a primera vista que alguno de los datos está equivocado. Sin duda las cifras de naves y personas son redondas y parecen articuladas en relación con el número de remeros que nos explicita el nombre del tipo de buque, pentecóntoros, estableciéndose una proporción de 10 a 1, es decir quinientos colonos por cada nave de cincuenta remeros. Desde hace tiempo se ha puesto en cuestión tanto el número de colonos transportados por cada nave como la cifra de las embarcaciones utilizadas. Parece evidente que una pentecóntoros no podía transportar una cantidad tan grande de colonos (Germain, 1957: 239-240). Ninguna de las soluciones propuestas parece lo suficientemente convincente como para desechar las otras. Una de ellas ha consistido en proponer una reducción de los 30.000 colonos a 3000, considerándose un supuesto error del copista medieval (por último Rebuffat, 1995: 26; Medas, 2000: 66), de tal manera que la cantidad reflejada en el documento original coincidiría exactamente en una proporción de 1 a 1 con la de los remeros de las naves. Sin embargo, a algunos especialistas esta cifra ha parecido escasa si se refiere al contingente necesario para la fundación de siete colonias, sugiriendo por lo tanto que el montante señalado en el texto conservado es verosímil, pero que el número de naves habría que corregirlo al alza, tratándose de 300 barcos a razón de 100 personas por nave o 200 pentecóntoros con 150 personas a bordo (Gsell, 1920, 477; Carcopino, 1943: 77; Barkaoui, 2003: 281).

Sin embargo, en nuestra opinión, la expresión πλῆθος, “muchedumbre, multitud”, sugiere que la cifra de 30.000 estuvo en el texto original y que en realidad se trataba de una cantidad expresiva de un gran contingente pero que evidentemente no reflejaba con precisión los números reales de la empresa. A este respecto E. Lipinski (2004: 444) considera que tras la utilización en el texto

del término griego μυριάς, “diez mil, cantidad sin número”, se encuentra una fuente semita que se corresponde con el hebreo *rbbh*, que originalmente designaba algo en gran número, a lo que habría que asociar el número tres o triple que es la calificación semítica de la perfección y la eficiencia. En resumen la referencia a 30.000 colonos no sería más que una duplicación de πλῆθος, “muchedumbre, multitud” y que debe entenderse como un proyecto de colonización realizado con un importante contingente de población.

También la referencia a sesenta pentecóntoros parece aludir a una cantidad redonda que no se correspondió con la realidad. Este número, una unidad estándar en el Próximo Oriente, parece aludir según E. Lipinski (2004: 444) a una designación convencional para una flota, pues éste es el contingente de naves que se menciona para la batalla de Alalia, ca. 540 a.C. (Herod. 1. 166), también sesenta naves en 409 a.C. y 120 en 406 a.C. durante la guerra siciliana (Diodoro, *Bibl.* 13, 54.1; 80.5).

Por añadidura, nos parece inverosímil que fuera organizada una única expedición colonial desde Cartago a la zona del Estrecho para fundar las primeras seis colonias, cuando las mismas pudieron haberse nutrido de población en varios viajes seguidos, lo cual permitiría conjugar perfectamente un reducido número de embarcaciones con la “muchedumbre” transportada. Nos parece poco creíble que la metrópoli implementara para la ocasión un número exagerado de naves cuando se pudo hacer en varias veces y con una cifra sin duda importante pero más reducida de emigrantes.

No sabemos exactamente que tipo de nave púnica se encontraba bajo la denominación “pentecóntoros”. Parece obvio, que si ya en el relieve asirio con la escena de la huida de Luli, rey de Sidón y Tiro, ante el asedio de Sennaquerib en 701 a.C. aparecen representadas birremes tirias¹², es decir, naves “largas” con dos filas de remeros por banda, parece lógico suponer como propone St. Medas (2001: 65) que ya en época arcaica el término pentecóntoros debía referirse no sólo a embarcaciones con una sola fila de remos por borda y de unos treinta metros de largo, sino también a naves con dos órdenes de remeros, aunque para un total de cincuenta remos y por lo tanto siempre definibles como pentecónteros, pero de menor eslora. También considera probable que se hubiera producido una extensión del significado, pasando a denominar además a tipos más grandes, de hasta un centenar de remos, dispuestos siempre en dos niveles.

Por otro lado, parece absolutamente coherente el dato de que Hannón hubiera utilizado naves “largas”, que podemos incluir bajo la denominación de pentecóntoros, tomándolo en sentido amplio. El propio Heródoto (1.163) afirma que la exploración focense de Occidente y la colonización consecuente se hizo con este tipo de nave y no con barcos redondos, dando a entender que el uso de ese modelo de buque les procuró el éxito de una empresa que supuestamente no habían conseguido otros griegos antes. Y precisamente exploración y colonización se aúnan en el relato hannoniano.

Estas cualidades señaladas por Heródoto eran ampliamente conocidas en la época y ello queda reflejado, al parecer, en los tratados romano-cartagineses. Según el comentario de Polibio a los mismos (3. 23. 2) las prohibiciones parecen haber afectado especialmente a los barcos largos, es decir, las naves de guerra que navegaban cerca de las costas para espiar y hacer labores de reconocimiento (Desanges, 1978: 25 n 61)¹³. El autor parece deducirlo claramente de las cláusulas del primer tratado y del segundo (3. 22. 5-8; 3. 24. 2-3) en las que se aprecia esta diferencia entre

¹² Por último, Barkaoui, 2003: 241.

¹³ Según Polibio “los cartagineses no querían que los romanos y sus aliados conocieran los parajes de Bisatis ni de la Pequeña Sirte... por la fertilidad de sus tierras, con naves grandes, de guerra”.

los mercantes y las naves “largas”, idóneas para obtener botín, fundar ciudades y con las que ocasionalmente se podía comerciar. Era por esta razón que los púnicos habían prohibido a los romanos en el primer tratado sobrepasar el *Kalos akroterion* con navíos largos (Desanges, 1978: 42 n 18).

Este saber común y el conocimiento que demuestra el autor del *Periplo de Hannón* de la obra de Heródoto (Germain, 1957: 216-217) y/o de algunas de sus fuentes obligan a ser prudentes a la hora de afirmar que se trata de una información directamente obtenida del informe del propio viaje, pues es posible, según mi opinión, que el autor helenístico del Periplo hubiera aprovechado para su relato además de otras numerosas informaciones del historiador de Halicarnaso, esta otra de que la pentecóntoros era la nave que los focenses utilizaban en sus reconocimientos y colonización¹⁴. Con lo que la información periplea queda transformada en recurso literario sin relación directa con la fuente original cartaginesa¹⁵.

En los intentos arcaicos de circunnavegación de África, supuestos o reales¹⁶, los autores que se refieren a ellos, especialmente Heródoto, se desentienden de mencionar el tipo de nave utilizado. Heródoto (4. 42) usa el genérico πλοιον para referirse a los barcos de la expedición ordenada por el faraón Neco y que aparentemente permitió a los marinos fenicios costear África a partir del Mar Rojo y aparecer en el Mediterráneo después de superar las Columnas de Heracles. Varios datos, sin embargo hacen coherente la suposición de que se trataba de naves “largas”, de doble propulsión, a remo y vela. Por un lado, el faraón Neco hizo construir una flota de naves de este tipo, concretamente trieres, tanto en aguas del Mediterráneo como en el Mar Rojo (Hrdt. 2. 159), cabiendo la posibilidad de que algunas de las emplazadas en el Mar Eritreo fueran utilizadas para la expedición (Mederos, Escribano, 2004: 135-154)¹⁷. Se trataba de naves con tres filas de remeros que ya habían ensayado los corintios cien años antes, a fines del siglo VIII a. C. y que debieron difundirse ampliamente desde mediados del siglo VII a.C.¹⁸. Por otro lado, una empresa de estas características requería de naves que contaran con doble sistema de propulsión, a vela y a remo, ya que esta última forma de empuje era necesaria para la remontada de parte de la costa atlántica y en aquellos otros tramos en los que también se encontrarán con vientos y corrientes contrarias.

¹⁴ La expresión utilizada por el anónimo autor del texto de Heidelberg es muy semejante a la que utiliza Heródoto cuando se refiere a los focos haciendo largos viajes por mar descubriendo el Adriático, Tirrenia, Iberia y Tarteso no en naves redondas (*strongilos*) sino en pentecóntoros (I.163; *THA II a* 1998: 240-249).

¹⁵ La precisión de que los navíos movilizadas eran pentecóntoros y no trieres se ha convertido para algunos en un dato de crucial importancia para determinar la fecha del viaje. Si bien sabemos que es un tipo de buque típico de las épocas Geométrica y Arcaica y que fue utilizado por los cartagineses en la batalla naval de Alalia (Hrdt. 1. 166) y hasta la confrontación de Himera en 480 a.C., éste último revés parece marcar el comienzo de la renovación de la flota de guerra cartaginesa con la construcción de trirremes (Rebuffat, 1995: 27; Barkaoui, 2003: 278). Según R. Rebuffat (1976: 84 n 22) más allá del 490-480 a.C. no hay presencia de pentecóntoros en escuadras militares, lo cual marcaría la fecha límite para el *Periplo de Hannón*. Pero naves de este tipo son mencionadas para la flota cartaginesa aún en los siglos IV y III a.C. junto con naves más grandes como trirremes y quinquerremes (Diodoro, 14. 73. 2 y Polibio, 1. 73. 2, ; Medas, 2002: 124; *Id.* 2003: n 23). Otros autores prefieren situar la expedición a mediados del s. V a.C., en el contexto de una renovada política africanista de los magónidas después del desastre de Himera del 480 a.C. (Acquaro, 1978: 50-51; *Id.*, 1983: 26-27; Medas, 2003, 18), o bien más tarde, entre 348 a.C. y 264 a.C. (Mederos-Escribano, 2000: 77-107).

¹⁶ Entre ellos se puede incluir el viaje supuesto o real de un mago anónimo llegado a la corte de Gelón que pretendía haber realizado el periplo de circunnavegación de Libia hacia 485 a.C. según refiere Heráclides del Ponto (Estrab. 2. 3. 4).

¹⁷ Sin embargo, como me comenta V. Guerrero, las trirremes presentaban unos costados demasiado altos y muy poco calado, lo que resulta funesto para navegar con vientos que no sean de popa, aún cuando se ayudaran de los remos. Por ello parece evidente que en caso de que se hubiera afrontado la circunnavegación con este tipo de nave habrían tenido serias dificultades al regreso por los permanentes vientos contrarios del Atlántico.

¹⁸ Tucídides, 1. 13. 2; Torres Esbarranch, 2000: 39-40 n 94; Lloyd (1975: 45-61) considera más antigua la trirreme griega, de origen corintio, Basch (1977: 1-10) insiste en la anterioridad de la trirreme fenicia, que habría servido de modelo a la egipcia.

En suma y volviendo a la expedición hannoniana, a pesar de que la referencia a las pentecóntoros fuera una suposición del autor anónimo del Periplo que se nos ha conservado y también que el importante número de naves invita a suponer una tipología variada de embarcaciones para el transporte del abultado contingente de colonos y sus enseres, sin embargo hay indicios suficientes que permiten suponer que para las labores de reconocimiento se utilizaron naves “largas” que pueden englobarse bajo el término pentecóntoros. En épocas posteriores aún se encuentran buques que se siguen incluyendo bajo esta denominación en la flota gaditana y precisamente destinadas a la navegación atlántica. Las condiciones meteonáuticas del Océano seguramente favorecieron el uso continuado de embarcaciones a remo tanto para remontar por la costa portuguesa a partir del cabo San Vicente debido a los vientos constantes en dirección sur y las corrientes en el mismo sentido que hacían difícil cuando no imposible la propulsión a vela. Problemas semejantes se daban a la hora de retornar a Gades desde la costa africana, excepto al final de la estación de navegación. La permanencia del uso de este tipo de navío viene confirmada gracias a la información precisa que recogió Posidonio en Gades sobre las embarcaciones que fletó Eudoxo de Cícico en el puerto para su segundo intento de circunnavegación de África a fines del s. II a.C.: “*un barco redondo y una gran pentecóntoros*”. La precisión sobre su tamaño sugiere que el número de remeros y su capacidad de carga eran superiores a los propios de la embarcación arcaica y, como nos dice Estrabón (2. 3. 4-5), era “*apropiado para abordar la costa*”¹⁹. El navegante había sufrido en su primer intento de exploración de la fachada atlántica los problemas inherentes al uso de una gran nave de carga y pequeñas barcas remolcadas pues se vio obligado a construir una chalupa igual que un pentecóntoros en las costas de Maurusia con el maderamen que le quedaba de la nave redonda, embarrancada cuando intentó aproximarse a la costa (Estrab. 2. 3. 4).

No obstante, las embarcaciones alargadas tenían ciertos inconvenientes en travesías prolongadas: contar con una tripulación excesivamente numerosa que era necesario alimentar y dar de beber, mientras la capacidad de carga era francamente escasa. El relato de Heródoto referido a la expedición de Neco, parece tener en cuenta este problema inherente al modelo de nave, pues señala que los navegantes hicieron dos paradas largas para sembrar y cosechar. Precisamente, ese problema fue la razón o la excusa aducida para el retorno de Hannón: “*Los víveres les llegaron a faltar*” (*Periplo de Hannón*, 18)²⁰.

En el viaje del persa Sataspes (Hrtd. 4. 42-43) no se especifica tampoco cual era el tipo de barco que el príncipe persa fletó en Egipto junto con su tripulación fenicia. Se emplea en esta ocasión el genérico ναῦς. Pero de nuevo ciertos indicios aportados por Heródoto acerca de este discutido viaje, permiten apuntar que se trataba de una embarcación del tipo pentecóntoros, ya fuera una birreme o una trirreme, pues se alude a que alcanzan la/s ciudad/es²¹ de un país, al que han llegado tras acceder al Atlántico, habitado por “pequeños hombres” con vestidos hechos de palmas. En esta ocasión, sin embargo, las carencias inherentes al buque largo como su escasa capacidad de carga, se deducen de la necesidad de acercarse a lugares habitados de los que sus “pequeños habitantes” huyen dirigiéndose a las montañas, lo que permitió a la tripulación tomar todo lo necesario para comer de la/s ciudad/es desierta/s. Aquí, evidentemente, la provisión de alimentos se remedia de

¹⁹ Trad. *THA II b*: 640.

²⁰ Pero de nuevo aquí nos asalta la duda de si el conocimiento que tuvo el autor del Periplo de la obra de Heródoto sirvió para que presentara como lógico el abandono de la empresa. G. Germain (1957: 221) encuentra un cierto paralelismo y probable fuente del Periplo en una noticia o invención de Heródoto, cuando Cambises, según el autor, debió renunciar a seguir en el país de los etíopes del sur de Egipto porque los víveres faltaban (3. 25).

²¹ *tas pólis (A) póleis (BC) –ias (PDRSV)*.

forma distinta a como sucede en el Periplo de Neco y no es un problema estratégico insoluble como en el viaje de Hannón, en el que supuestamente se ven obligados a retornar por dicho motivo. Para Sataspes la razón del regreso es otra, también vinculada en parte a las características de la obra viva del navío en combinación con las supuestas peculiaridades del mar en que navegaban: “la imposibilidad de avanzar hacia adelante, sino que era detenido” (Hrdt. 4. 41-43). Aunque la razón parece algo enigmática, debe relacionarse con el aserto de que más allá de Kérné no era posible navegar debido a la escasa profundidad del mar y a las algas, algo también reseñado en el relato del Pseudo Escílax (112). Un problema similar al que se encuentra también Himilcón en su navegación en la región Estrímnica (Avieno, *O.M.*, 117-129).

Así pues, las naves “largas”, con doble sistema de propulsión, parecen ser a las que hacen referencia las fuentes para los reconocimientos en estas costas, se trate ya de información veraz o de simple conocimiento genérico extrapolado a la exploración atlántica.

c) El gaulós de Kérné

Para la navegación asidua, la que presuponía un conocimiento de las aguas que se surcaban, iban a ser determinantes para la elección del tipo de barco más idóneo para el tráfico tanto las corrientes como los vientos dominantes y las características de los lugares donde se iba a fondear. No era menos primordial aquello que iban a transportar, en unos casos sólo mercancías, en otros el traslado combinado de personas y bienes. Relevante en la actividad pesquera eran las especies que se pretendían capturar y los caladeros a donde se intentaba llegar.

Una fuente *a priori* muy interesante sobre el tipo de barco con el que habitualmente se desarrollaban los intercambios con Kérné procede del Periplo del Pseudo Escílax. Según el texto griego, que parece remitir a una elaboración literaria quizás del s. VI a.C., atribuible incluso en algunos apartados al propio Escílax de Carianda (Peretti, 1961: 5-43; *Id.* 1988: 118), los fenicios “hacen entrar en el puerto”, “atracan”, su nave en la isla de Kérné y ésta es un *gaulós*²².

No sabemos mucho de las características propias de esta embarcación más allá de su sentido genérico de buque “redondo” de transporte (Medas, 2002: 86-87) pues las fuentes no establecen subcategorías relacionadas con este término, que seguramente acabó por designar un “barco redondo” sin más matizaciones. Sin embargo, la arqueología nos muestra que deben contemplarse desde mercantes de la Edad del Bronce como el del pecio de Ulu Burum que llevaba 24 anclas de 200/300 Kg, hasta los dos barcos fenicios cargados de ánforas que se hundieron a 33 millas náuticas de Ascalón en la segunda mitad del siglo VIII a.C. con no más de tres o cuatro anclas (Stager, 2004: 179-195).

Γαῦλος parece remitir al término γαυλόζ, de origen fenicio, que designa un recipiente usado para el ordeño (Desanges, 1978: 102 n 107). Para el caso que nos ocupa, el autor se está refiriendo a un navío fenicio de considerables dimensiones que necesitaba un buen fondeadero en la isla pues a continuación señala que se dirigían con sus mercancías a la playa de enfrente en embarcaciones pequeñas: “μικροῖς πλοίοις”. La semejanza entre esta infraestructura naval y la que utiliza Eudoxo de Cícico cuando se aventura por primera vez por el Atlántico varios siglos después es considerable. Para la ocasión fletó en *Gadeira* un “barco grande” y dos chalupas que parecían de piratas: “λέμβους λήστρικοις ὄμοια” (Estrab. 2.3.4). El primero para navegar en alta mar y las otras dos, más manejables, para acercarse a la orilla a remo y en caso de necesidad alcanzar rápidamente la nave.

²² γαῦλους en el texto.

Aparentemente parece el sistema combinado más coherente: un gran mercante con propulsión a vela y embarcaciones pequeñas impulsadas a remo y que posiblemente contaban con un mástil abatible. Las características de las mercancías que se intercambiaban apuntan también indicios de relación con las embarcaciones señaladas, frente a las naves “largas” con numerosos remeros y poca capacidad de carga. Los bienes parecen lo suficientemente voluminosos como para haberse necesitado o bien un mercante de gran capacidad o como mínimo una embarcación intermedia, capaces de trasladar hasta *Kérné* los variados recipientes y demás productos que se enumeran. La carga de retorno también era *a priori* abultada, pues se trataba de pieles de animales salvajes y domésticos, defensas de elefantes y “vino etíope”, quizás el producto que por su valor más escaso requería de grandes cantidades para hacer rentable el viaje.

Si a simple vista muchos de los datos parecen coherentes: el tipo de nave, las mercancías intercambiadas, el contexto en que se realizan, etc., sin embargo cuando intentamos profundizar en ellos la percepción es distinta, lo que nos hace dudar que la referencia al gaulós como la nave con la que los fenicios llegan a *Kérné* sea un dato seguro.

En el texto se caracteriza a los etíopes con los que comercian los fenicios como cazadores y pastores, comedores de carne, bebedores de leche, que usan el marfil de los elefantes cazados para sus copas y ornamentos. Las mercancías que ofrecen a los *emporoi* fenicios son congruentes con el panorama etnográfico trazado en el Periplo: pieles de gacelas, de leones y leopardos, de animales domésticos, pieles y defensas de elefantes. Sin embargo, a continuación se hace una afirmación que no corresponde a ese modo de vida, “*producen mucho vino de sus viñas*”, hasta el punto que los mercaderes fenicios se llevan consigo una parte. En vez de discutir la posibilidad de que en estos parajes fuera posible o no el cultivo de la vid, intentando así dar por válida o no la afirmación del Periplo, hemos de fijarnos precisamente en los bienes que son transferidos por los semitas a estos etíopes que son calificados como “sagrados” en el texto. Creemos que la enumeración está estrechamente vinculada con las formas mediterráneas del consumo del vino, así, aparte de ungüentos perfumados y *aprous exaraktous*²³, los fenicios les reportan cerámica ática, con la que parece aludirse implícitamente a cráteras, ánforas y copas, los recipientes atenienses para contener vino y consumirlo, los más frecuentes en contextos no griegos. Además el texto especifica la exportación de *choes*, las jarras vinateras que se utilizaban en el festival dionisiaco de los *Choes* de Atenas como señala el propio texto²⁴. Las “piedras de Egipto” mencionadas también, las cuales no han sido identificadas de forma convincente, serían a la luz del contexto mítico en el que se mueve el relato los reputados envases egipcios de alabastro para contener vino que los fenicios comercializaban, unos artículos de lujo que distribuían con profusión incluso en la Península Ibérica (López Pardo, e.p.).

Creemos que el objetivo de esta enumeración de recipientes no parece ser sólo poner de relieve la sorprendente producción etiópica de vino, sino muy especialmente destacar que éste lo consumían los etíopes *ieroi* (sagrados) al modo que había sido establecido por Dionisos. La coherencia mitológica vendría dada por una tradición, que sin duda conocía el Pseudo Escílax, según la cual Dionisos habría nacido en la parte occidental de Libia, cerca de los montes *Keraunioi* (Diodoro, 3. 68. 2; Desanges, 1978: 117), topónimo que presenta una cierta simbiosis fonética y de significado con *Kérné*. La consistencia de la tradición del nacimiento de

²³ Expresión corrompida cuyo significado analizamos en otro trabajo, López Pardo, e.p.

²⁴ Los habitantes del Ática conmemoraban la llegada de Dionisos a Aiora con dicha fiesta del vino nuevo, en la que tenían un papel destacado los *choes* (Hamilton, 1992: 6, 69-70).

Dionisos en estos parajes del Extremo Occidente, con gestación llevada a término en el muslo de Zeus, procede de unos pasajes homéricos que nos recuerdan la estancia entre los etíopes de este dios acompañado de los demás Inmortales: *Zeus fue ayer al Océano a reunirse con los intachables etíopes para un banquete, y todos los dioses han ido en su compañía. Al duodécimo día regresará al Olimpo. (Ilíada, 1. 423-425)*. Se insiste en el asunto en otro pasaje donde se señala que Iris no tiene tiempo de tomar asiento pues desea volver al Océano, a la tierra de los etíopes, para participar del sacro festín que están ofreciendo a los dioses (*Ilíada, 23. 205-207*). El paraje donde se celebra el convite es naturalmente el de los confines, pues en ellos, en el Ocaso y la Aurora habitan los etíopes que disponen los banquetes para los Inmortales (*Odisea, 1. 22-26*).

Por lógica, los etíopes debían contar no sólo con la carne que obtienen de animales salvajes y domésticos, sino también con el mejor vino, procedente de sus viñas, para los ilustres convidados que esperan. En esta tesitura la epifanía de Dionisos en el confín suroccidental adquiere coherencia además de por la regular estancia de Zeus, por la necesidad de explicar la inusitada producción de vino etiópica imprescindible en unos festines en los que participan los dioses. Precisamente creemos que la contrapartida que reciben los fenicios mencionados por el Pseudo Escílax a cambio de los utensilios necesarios para los festines procede de los preparativos de los banquetes, pues lo que obtienen son pieles de animales salvajes y domésticos, en las que debemos ver fundamentalmente los despojos aprovechables de las víctimas sacrificadas. También la adquisición de marfil señalada en el Periplo es resultado de la caza de elefantes para hacer las copas ebúrneas que se llenarán de vino. Vino producido en abundancia como para que los fenicios puedan llevarse una parte a cambio de las mercancías dejadas como señala el autor del Periplo. Se presenta así un intercambio absolutamente coherente en el contexto de una elaboración mitológica.

Ni griegos ni fenicios compartían la mesa con etíopes e Inmortales en el relato homérico ni en el del Pseudo Escílax, lo que confiere un *status* privilegiado a estos particulares etíopes “sagrados”, asimilados implícitamente por el autor ateniense a los atlantes al resaltar su gran talla. Estos conservan un régimen antiguo ya periclitado en el que dioses y hombres llegaban a compartir la mesa, pues según Hesíodo, “*Otrora comunes los festines eran, y comunes las asambleas para inmortales dioses y para mortales hombres*”²⁵.

La presencia de los *emporoi* fenicios en estas latitudes sería secular ya que la tradición de los banquetes occidentales de los dioses se habría inaugurado en un remoto pasado. La participación comercial de los fenicios en esa época no parecería incongruente, ya que las redes fenicias de intercambio relacionadas con el mundo griego se consideraban en los textos homéricos plenamente consolidadas en la época de los héroes de la guerra troyana (*Ilíada, 23. 740-749; Odisea, 14. 287-298*). Incluso un personaje como Menelao habría llegado en su periplo para acumular riquezas a las costas de los etíopes después de haber entrado en contacto con los fenicios (*Odisea, 4. 82*). Pero seguramente el papel jugado por los fenicios como proveedores de los etíopes no se explica simplemente por su conocida frecuentación de estas costas y su caracterización genérica como mercaderes, sino que, dado que estos etíopes aparecen regularmente caracterizados en las fuentes como nada hospitalarios con otros humanos (*Periplo de Hannón, 7*), reservando la hospitalidad a los dioses, parece más pertinente relacionar la admisión de los *emporoi* entre los etíopes con la necesidad de proveerse de los recipientes que les traen y por el hecho de que el

²⁵ Fr. 1, *Pap. Oxir.* 2354, trad. Pérez Jiménez y Martínez Díez, 2000: 137.

Dionisos acogido por ellos se encontraba emparentado con los tirios, pues Semele, su madre, era nieta del rey de Tiro²⁶.

En suma, no sabemos que hay de cierto sobre el “gaulós de *Kérné*” en el Periplo del Pseudo Escílax y cuanto de extrapolación de las prácticas náuticas y comerciales de los *emporoi* griegos en el Mediterráneo.

d) *Las naves cartaginesas del “comercio silencioso”*

Al final de su libro IV Heródoto recoge una información totalmente ajena a lo que había contado con anterioridad. Se refiere a una práctica comercial realizada por los cartagineses en un lugar indeterminado de la costa atlántica africana conocida tradicionalmente como “Comercio silencioso” o “Comercio a la muda” y que nosotros preferimos definir como un tipo de “Comercio no presencial” (4.196; López Pardo, 2000: 215)

Heródoto es aquí de nuevo reacio a precisar el tipo de nave utilizado por los cartagineses para llegar al paraje en el que realizaban estas transacciones. Si bien no especifica si se trata de naves de carga o de naves “largas”, sin embargo, eran buques que no se podían varar en la playa. Las naves tienen en esta práctica comercial un significativo valor de refugio²⁷ pues se mantenían a cierta distancia mientras las mercancías se trasladaban a la orilla en chalupas que habían sido remolcadas por las naves. Dicho patrón sería el seguido después por Eudoxo de Cícico en su primera expedición atlántica, pues había fletado una gran nave de carga y dos chalupas en Gades, ciudad donde debió ser aconsejado sobre las embarcaciones que debía utilizar. El uso del plural por parte de Heródoto para referirse a las naves que permanecen al paio lejos de la orilla permite asegurar que se refiere a dos o más barcos, lo que permite pensar en una única expedición anual participada por varios mercaderes cuando no de carácter oficial. También apunta a un trasiego mercantil de cierto volumen, si no de la cantidad de oro adquirida sí de las mercancías que se daban a cambio.

e) *¿Hippoi en Kérné?*

El hippos era una vieja embarcación fenicia que parece haber evolucionado de las naves ligeras cananeas del segundo milenio. Así vemos una embarcación de este tipo en un cilindro-sello de Ugarit y en otro de Tell el-Dab'a (Cfr. Amiet, 1992: 95 y 106; Porada, 1984: 485-488), ambas sin el tajamar de las egeas y con unión en carena redondeada de la quilla y la roda y con el mástil ligeramente desplazado hacia la proa²⁸. Aunque aparece algunas veces representada en relieves asirios entre el s. IX y el VII a.C. aún se utilizaba en la costa libanesa en el siglo IV a.C.²⁹ y en Gades hasta el siglo II

²⁶ Otros elementos de carácter semítico que requieren un desarrollo más amplio permiten considerar que se trata de una elaboración mitológica en parte compartida entre helenos y fenicios.

²⁷ ἑσβάντες τὰ πλοῖα “volviendo a las embarcaciones” (Trad. *THA* II a 234). La información que Heródoto recogió de los cartagineses apunta precisamente hacia la idea de que alguna de las partes, si no las dos, quería evitar a toda costa la relación anfitrión-huésped. La razón podría ser un conflicto reciente habido con los *Nigrites* y *Pharusii*, que tuvo como resultado la destrucción de numerosas colonias tirias. (Estrabón, 17. 3 y 8).

²⁸ He de agradecer a V. Guerrero su valiosa información sobre las características de estas naves de la Edad del Bronce y su relación con los hippoi posteriores.

²⁹ Según vemos por una embarcación de estas características grabada sobre un fragmento de cerámica ática hallado en Beirut (Elayi, Sayegh, 1998); Plinio (7.57) se hace eco de su origen fenicio al señalar que esta nave fue inventada por el tirio Hippo. En realidad la denominación griega procede del prótomo de caballo que adornaba el *akrostolion* de la nave, el cual tenía la función de identificar la procedencia del barco, como era frecuente en la Antigüedad (Luzón, 1988: 445-446).

a.C. al menos, para actividades pesqueras (Estrab. 2. 3. 4) y seguramente para el comercio menudo pues estaba bien adaptada para la navegación oceánica³⁰. Se trata de embarcaciones provistas de vela cuadra sobre un mástil seguramente abatible y remeros en un número no cuantificable actualmente, que permitirían desplazarse a la nave con vientos adversos³¹. Las ventajas de este buque para la navegación por la costa atlántica africana no sólo consistían en su capacidad de remontar hacia el norte aprovechando la brisa de tierra o bien los remos con vientos contrarios, algo en lo que superaba sobradamente al gaulós, que debía encontrarse con dificultades a veces insalvables por este motivo. La ligereza y escasa envergadura del hippos lo convertían en especialmente idóneo a la hora de acercarse a la costa. La fachada atlántica marroquí entre Cabo Espartel y el uadi Draa es rectilínea y nada hospitalaria, los abrigos son poco apropiados y sólo las desembocaduras de los ríos ofrecen un cierto refugio, siempre que no existan barras estuarinas que lo impidan. Además, se encuentra expuesta a los vientos y a las corrientes de forma casi constante y las playas son consideradas peligrosas por sus rompientes que no permiten el desembarco la mayor parte del tiempo (Pagés, 1973-1975: 301-302). Por lo que sabemos de la actividad pesquera tradicional en la zona sólo aquellos puntos costeros abrigados de los vientos del N y NE son accesibles para los que intentan desembarcar con una pequeña embarcación; es suficiente elegir una playa en pendiente suave y bien abrigada de la marejada. Este tipo de atraque es bastante frecuente a partir de Mogador hacia el sur. Por todo ello y a pesar de que no exista ninguna referencia realmente antigua que vincule *Kérné* o Mogador con el hippos, es de suponer que este tipo de nave se utilizara con frecuencia para los desplazamientos hasta el enclave fenicio, seguramente más que ninguna otra.

f) *Con el viento de cara y a contracorriente*

La pentecóntoros *a priori* no contaba con dificultades insalvables para el retorno de *Kérné*/Mogador, aunque sí con los apuros y peligros asociados a la permanencia de vientos contrarios y la corriente desfavorable. Frente a estas condiciones meteorológicas, mayores dificultades debían afrontar las naves de carga de tipo gaulós y en menor medida los más versátiles, pequeños y ligeros hippoi. Cabe por ello la posibilidad de que el “gaulós de *Kérné*” y los hippoi aprestaran la vela de forma que pudieran aprovechar las brisas de tierra y los alisios en una navegación de bordadas que les obligaba a adentrarse en alta mar. Seguramente recogían la vela cuadra en forma triangular, una técnica que era conocida al menos desde el s. IV a.C.³², y así poder aprovechar vientos menos favorables que los de empopada. En relación con ello habría que tener en cuenta la posibilidad de una *volta pelo largo*, dirigiéndose hacia el oeste, en alta mar, para coger el viento a “medio cuartel”. Ello explicaría el descubrimiento accidental de una isla en el Atlántico, seguramente Madeira o una de las Azores en una fecha comprendida entre la batalla de Alalia (ca. 540 a.C) y la batalla de Cumas en el 474 a.C. (López Pardo, 1999: 496- 503), o el hallazgo de un tesoro cartaginés de finales del s. III a.C. en la isla de Corvo, perfectamente coherente por la presencia de monedas de Cartago y de Cirenaica, de composición muy similar al hallado en un pecio del puerto de Melilla, lo cual permite despejar muchas dudas sobre la autenticidad del hallazgo atlántico³³.

³⁰ Su origen fenicio explicaría su vinculación con Gades (Millán León, 1998: 127).

³¹ Sobre esta embarcación véase Guerrero, 1998: 61-104 y en este mismo volumen, Guerrero, 2008. Según los cálculos estimados la diferencia de velocidad entre el descenso y la remontada sería muy destacable, de 8 a 10 nudos aprovechando los alisios dominantes en la zona en dirección sur y 4 nudos a lo sumo para el regreso (Pagés, 1973-1975: 303).

³² Según una referencia de Aristóteles (Lonis, 1978).

³³ La similitud en la composición de ambos conjuntos monetales fue destacada por C. Alfaro Asins, 1993: 9-46. Sobre el pecio de Melilla y su contexto histórico puede verse: Fernández, López Pardo, Gutierrez, Benguigui, 2004: 184-186; López Pardo, 2005: 185-186.

A modo de recapitulación puede afirmarse a partir de la documentación literaria que las pentecóntoros y las naves que pueden asimilárseles fueron utilizadas para la exploración costera oceánica en las expediciones de carácter más o menos institucional. Incluso a pesar de que las referencias textuales deban tomarse con cierta reserva. Así lo debemos considerar para el viaje exploratorio de Hannón y el traslado de colonos a *Kérné*. Otros viajes de exploración como el intento de circunnavegación ordenado por Neco o el ensayado por Sataspes contaron con naves “largas” de estas características si juzgamos sus dificultades de avituallamiento derivadas de su escasa capacidad de carga y su numerosa tripulación. Un problema que se pone de manifiesto también en el fracaso de Hannón en culminar la circunvalación de África.

Para la navegación regular, la que tenía como destino puntos conocidos como *Kérné*/Mogador, tenemos noticias del uso de naves mercantes, como el gaulós reseñado por Pseudo Escílax. Aunque en este caso la información debe tomarse con cierta reserva, dadas las connotaciones de carácter mitológico del texto del autor ateniense. Puede tratarse en este caso de una extrapolación del uso de este tipo de nave en el Mediterráneo por los fenicios. No obstante, aparentemente no habría impedimentos insalvables para su utilización oceánica, pues Eudoxo de Cícico se sirvió más tarde de una nave mercante gaditana de estas características en su primera expedición atlántica. También Heródoto nos habla de un tráfico regular con naves cuyo tipo no especifica. Sin embargo se trata de buques de cierto porte, seguramente asimilables a pentecóntoros o mejor gauloi que remolcan chalupas para acercarse a la playa. Ello permite descartar con cierta seguridad que se trate de hippoi, embarcaciones de escasa envergadura que podían atracar en la orilla y que difícilmente podían remolcar una barca para desembarcar mercancías sin trabar o hacer peligrar su navegabilidad.

El hippos, a pesar de la inexistencia de referencias literarias que lo vinculen con *Kérné* parece el tipo de embarcación más idóneo por las características poco hospitalarias de esta costa y la escasez de abrigo para naves grandes. También era el tipo de buque más apropiado por su versatilidad en cuanto a medios de propulsión, su cualidad de aprovechar brisas de escasa fuerza por su ligereza y además la poca elevación de la obra muerta le permitía oponer menos resistencia a los vientos contrarios utilizando así los remos con más aprovechamiento. Ello nos permite asegurar que se trataba de la embarcación más adecuada a la hora de retornar de Mogador tras el período de transacciones con los indígenas y la explotación de los recursos metalíferos de sus inmediaciones.

No parece descartable que los problemas del retorno hubieran obligado a las naves con más dificultades o debido a la permanencia de los alisios a adentrarse en el Océano para realizar grandes bordadas y alcanzar así las proximidades del Estrecho. Ello habría posibilitado el descubrimiento de algunas islas como Madeira y/o Azores, como apuntarían algunas referencias literarias y el hallazgo del monedas del s. III a.C. en Corvo.

Bibliografía

- ACQUARO, E. (1978): *Cartagine: un impero sul Mediterraneo*, Roma.
- ACQUARO, E.C.1983: L'espansione fenicia in Africa, *Fenici e Arabi nel Mediterraneo, Atti del Convegno, Roma, ottobre, 1982*, Roma: 23-61.
- ALFARO ASINS, C. (1993): Lote de monedas cartaginesas procedentes del dragado del puerto de Melilla, *Numisma*, 232: 9-46.
- AMIET, P. (1992): *Corpus des cylindres de Ras Shamra-Ougarit, II. Sceaux-cylindres en hématite et pierres diverses*, Paris
- ASTOUR, M.C. (1967): *Hellenosemitica. An Ethnic and Cultural Study in West Semitic impact on Micenaean Greece*, Leiden.
- BASCH, L. (1977): Trières grecques, phéniciennes et égyptiennes, *Journal of Hellenic Studies*, 97: 1-10.
- BADRE, L. (1992): s.v. Carné, en Lipinski, E. (ed.), *Dictionnaire de la Civilisation Phénicienne et Punique*, Bruxelles: 90.
- BALLABRIGA, A. (1986): *Le Soleil et le Tartare. L'image mythique du monde en Grèce archaïque*, Paris.
- BARKAOUI, A. (2003): *La Marine Carthaginoise*, Tunisie.
- CARCOPINO, J. (1943): *Le Maroc antique*, Paris.
- CINTAS, P. (1954): *Contribution a l'étude de l'expansion carthaginoise au Maroc*, Publications de l'Institut des Hautes-Études Marocaines, 56, Paris.
- DESANGES, J. (1978): *Recherches sus l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique. (VIe siècle avant J.-C. -IVe siècle après J.-C.)*, Roma.
- ELAYI, J., SAYEGH, H. (1998): *Un quartier phénicien du port de Beyrouth au Fer III/Perse. Les objets*, Supplement au n° 6 de Transeuphratène.
- GÓMEZ ESPELOSÍN, F. (2000): *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la Antigua Grecia*, Madrid.
- EUZENAT, M. (1994): Le Périples d'Hannon, *Comptes Rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*: 559-580.
- FERNÁNDEZ, P., LÓPEZ PARDO, F. GUTIERREZ, R. BENGUIGUI, S. (2004): Monedas púnicas de Rus-Addir (Melilla), en *El Mundo Púnico. Religión, antropología y cultura material*, Murcia: 183-193.
- FGH = Jacoby, F. (1958-1961): *Die Fragmente der Griechischen Historiker*, Leiden.
- GAFFIOT, F. (1934): *Dictionnaire Latin Français*, Paris.
- GGM = Müller, C. (1885, reimpr. 1965): *Geographi Graeci Minores*, Paris.
- GERMAIN, G. (1957): Qu'est ce que le Periple d'Hannon? Document, amplification littéraire ou faux intégral?, *Hespéris*, 44, 205-248.

- GUERRERO, V.M. (1998): Los mercantes fenicio-púnicos en la documentación literaria, iconográfica y arqueológica, en *III Jornadas de Arqueología Subacuática, Valencia, 1997*, Valencia: 197-228.
- GUERRERO, V.M. (2008): “Las naves de Kerné”. II. Navegando por el Atlántico durante la Protohistoria y la Antigüedad, en este volumen.
- GSELL, ST. (1920): *Histoire ancienne de l’Afrique du Nord. I*. Paris.
- JODIN, A. (1966): *Mogador, Comptoir phénicien du Maroc atlantique*, Rabat.
- LIPINSKI, E. (1992): L’aménagement des villes dans la terminologie phénico-puniqué. *X Convegno “L’Africa romana*, Oristano: 121-133.
- LIPINSKI, E. (2000): Vestiges puniques chez al-Bakrî, en Khanoussi, M., Ruggeri, P. Vismara, C. (eds.), *L’Africa Romana XIII (1)*. Geografi, viaggiatori, militari nel Maghreb: alle origini dell’archeologia nel Nord Africa (Djerba, 1998), Roma: 283-287.
- LIPINSKI, E., (2004): *Itineraria phoenicia*, *Studia phoenicia*, 18, Leuven-Paris-Dudley.
- LLOYD, A.B. (1975): Were Necho’s triremes Phoenician?, *Journal of Hellenic Studies*, 95: 45-46.
- LONIS, R. (1978): Les conditions de la navigation sur la côte atlantique de l’Afrique dans l’Antiquité : le problème du « retour », en *Afrique noire et monde méditerranéen dans l’antiquité. Colloque de Dakar, janvier 1976*, Dakar-Abidjan: 147-162.
- LÓPEZ PARDO, F. (1987): *Mauritania Tingitana: de mercado colonial púnico a provincia periférica romana*, Madrid.
- LÓPEZ PARDO, F. (1999): Timeo, *FGH 566*, F 164 en Mangas J., Plácido D., (eds.), *Testimonia Hispaniae Antiqua II, b, La Península Ibérica prerromana de Éforo a Eustacio*, Madrid: 496- 503.
- LÓPEZ PARDO, F. (2000): De los mercados invisibles (comercio silencioso) a las factorías-fortaleza púnicas en la costa atlántica africana. En Fernández, P., González Wagner, C., y López Pardo, F. (eds.), *Intercambio y Comercio preclásico en el Mediterráneo*, Badajoz: 215-230.
- LÓPEZ PARDO, F. (2005): La fundación de Rusaddir y la época púnica, en VV.AA., *Historia de Melilla*, Málaga: 166 -189.
- LÓPEZ PARDO, F. (e.p.): Los banquetes de los etíopes del Xion y los fenicios de Kérné-Mogador, en *Carthage et les autoctones, de son empire a Zama, Siliana-Túnis* marzo, 2004.
- LUZÓN NOGUÉ J.M. (1988): Los hippoi gaditanos, *I CIEG, Ceuta, 1987*, Madrid: 445-458.
- MARCY, G. (1935): Notes linguistiques autour du Periple d’Hannon, *Hesperis*, 21: 21-72.
- MEDAS, ST. (2000): *La marineria cartaginese. Le navi, gli uomini, la navigazione*, Sassari.
- MEDAS, ST. (2003): La navigazione fenicio-punica nell’Atlántico: considerazioni sui viaggi di esplorazione e sul periplo di Annone, *Byrsa*, 1: 13-48.
- MEDAS, ST. (2004): *De rebus nauticis. L’arte della navigazione nel mondo antico*, Roma, 2004.
- MEDAS, ST. (2006): “...essendo finiti i viveri, non navigammo oltre”. *Introduzione allo studio del Periplo di Annone*, Lugano.
- MEDEROS MARTÍN, A., ESCRIBANO COBO, G. (2000): El periplo norteafricano de Hannón y la rivalidad gaditano-cartaginesa de los siglos IV-III a.C., *Gerión*, 18: 77-107.

- MEDEROS MARTÍN, A., ESCRIBANO COBO, G. (2000): El periplo africano del faraón Neco II, en Peña, V., Wagner, C.G., Mederos, A. (eds.), *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, Madrid: 135-154.
- MILLÁN LEÓN, J. (1998): *Gades y las navegaciones oceánicas en la Antigüedad (1000 a.C.- 500 d.C.)*, Écija.
- OLMO LETE, G. DEL (1981): *Mitos y leyendas de Canaán según la tradición de Ugarit*, Valencia.
- PAGÉS J.(1973-1975): en Luquet, A., Apéndice en Contribution a l’Atlas Archéologique du Maroc. Le Maroc punique, *BAM*, 9: 237-328.
- PERETTI, A. (1961): Eforo e Pseudo-Scilace, *Studi Classici e Orientali*, 10: 5-43.
- PERETTI, A. (1988): Dati storici e distanze marine nel Periplo di Scilace. *Studi Classici e Orientali*, 38: 13-137.
- PORADA, E. (1984): The Cylinder seal from Tell el-Dab’a, *American Journal of Archaeology*, 88: 485-488.
- REBUFFAT, R. (1976): D’un portulan grec du XVIème siècle au Periple d’Hannon, *Karthago*, 17: 139-151.
- REBUFFAT, R. (1995): Les pentécontores d’Hannon, *Karthago*, 22: 20-30.
- SANZ MORALES, M. (2002): *Eratóstenes, Partenio, Antonio Liberal, Palefato, Heráclito, Anónimo Vaticano. Mitógrafos griegos*, Madrid.
- STAGER, L.E. (2004): Dos pecios fenicios en alta mar de la costa norte del Sinaí, en: Peña, V., Wagner, C.G., Mederos, A. (eds.), *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, Madrid: 179-195.
- STUMME, F. (1912): Gedanken über libysch-phönizische Anklänge, *Zeitschrift für Assyriologie*, 27: 123-124.
- THA II a = Mangas, J., Plácido, D. (eds.), *Testimonia Hispaniae Antiqua II, a, La Península Ibérica en los autores griegos: de Homero a Platón*, Madrid, 1998.
- THA II b = Mangas, J., Plácido, D. (eds.), *Testimonia Hispaniae Antiqua II, b, La Península Ibérica de Éforo a Eustacio*, Madrid, 1999.
- TORRES ESBARRANCH, J.J. (2000): *Tucídides. Historia de la guerra del Peloponeso, libros I-II*, Madrid.
- VILLAVARDE VEGA, N. (2001): *Tingitana en la Antigüedad tardía (siglos III-VII)*, Madrid.