

Una pieza singular: la terracota de una *birreme* del poblado ibérico del Cerro de las Balsas (La Albufereta, Alicante)

Las excavaciones en el sector oriental del yacimiento ibérico del Cerro de las Balsas (La Albufereta, Alicante) han aportado gran información sobre dicho asentamiento y su entorno así como un importante lote de material cerámico entre el que destaca una pieza excepcional, una terracota de un navío (birreme), una especie de maqueta de una nave fechable entre el s. IV y principios s. III a.C. Esta pieza es analizada desde el punto de vista morfológico, lo que permite distinguir las diversas partes del navío que representa, sus motivos decorativos, su extrapolación a modelos reales, su función, su cronología, su posible origen y algún paralelo cercano. Y por supuesto, su vinculación con el yacimiento ibérico donde se ha encontrado, poblado con una instalación portuaria en la que se debieron establecer importantes intercambios comerciales y de relación con el mundo púnico, entre otros.

Palabras clave: navío, birreme, púnico, ibérico, terracota.

The excavations at the eastern sector in the Iberian site of Cerro de las Balsas (La Albufereta, Alicante) has contributed to accumulate a great information about this settlement and its environment, and also to find an important lot of pottery emphasizing an exceptional piece, a ship terra-cotta (bireme), a kind of ship scale model datable in the IV – beginnings III century B.C. This piece is analyzed from the morphologic point of view, which let us to distinguish the diverse parts of the ship that represents, its decorative motives, its extrapolation to real models, its function, its chronology, its possible origin and some near parallel. And of course, its vinculation with the Iberian site where has been found, a settlement with a harbor installation where probably were established important interchanges with the Punic world, among others.

Key words: ship, bireme, Punic, Iberian, terra-cotta.

INTRODUCCIÓN

La pieza se localizó en uno de los yacimientos excavados con motivo de la construcción del encauzamiento del Barranco de La Albufereta desde Vía Parque hasta la desembocadura al mar (Playa de la Albufereta, Alicante), en el entorno de La Albufereta, situada al NE de la ciudad de Alicante, pequeña depresión que se localiza entre la Serra Grossa y el Cabo de las Huertas (fig. 1) junto al yacimiento ibérico del Cerro de las Balsas, pequeña elevación que se halla en la margen derecha del Barranco, ya muy cerca de la Playa de la Albufereta. Las obras están integradas dentro del proyecto básico de canalización de los barrancos del Juncaret, Orgegia y Albufereta, que han afectado a una serie de áreas arqueológicas (fig. 2). Su finalidad fundamental ha sido evitar las inundaciones que desde hace bastante tiempo afectan a las cuencas bajas de los mencionados barrancos. Fueron acometidas por la anterior

Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (COPUT), que también se hizo cargo de la financiación de los trabajos arqueológicos.

Las áreas arqueológicas intervenidas están vinculadas al Cerro de las Balsas y a una instalación portuaria relacionada con la ciudad romana de *Lucentum*, que se halla en El Tossal de Manises no muy lejos de La Albufereta.

El Cerro de las Balsas (figs. 1 y 2) es un poblado ibérico amurallado con una cronología comprendida entre el s. VI y el s. III a.C. Fue excavado en su parte superior a principios de los años noventa por el COPHIAM (Mula y Rosser 1994; Rosser 1994) saliendo a la luz la muralla occidental y varias dependencias del asentamiento. La actuación que aquí analizamos ha generado la posibilidad de excavar una parte importante del sector oriental de dicho poblado, aunque la necesidad y urgencia en la obra hidráulica de encauzamiento ha llevado a desmontar los restos arqueológicos descubiertos.

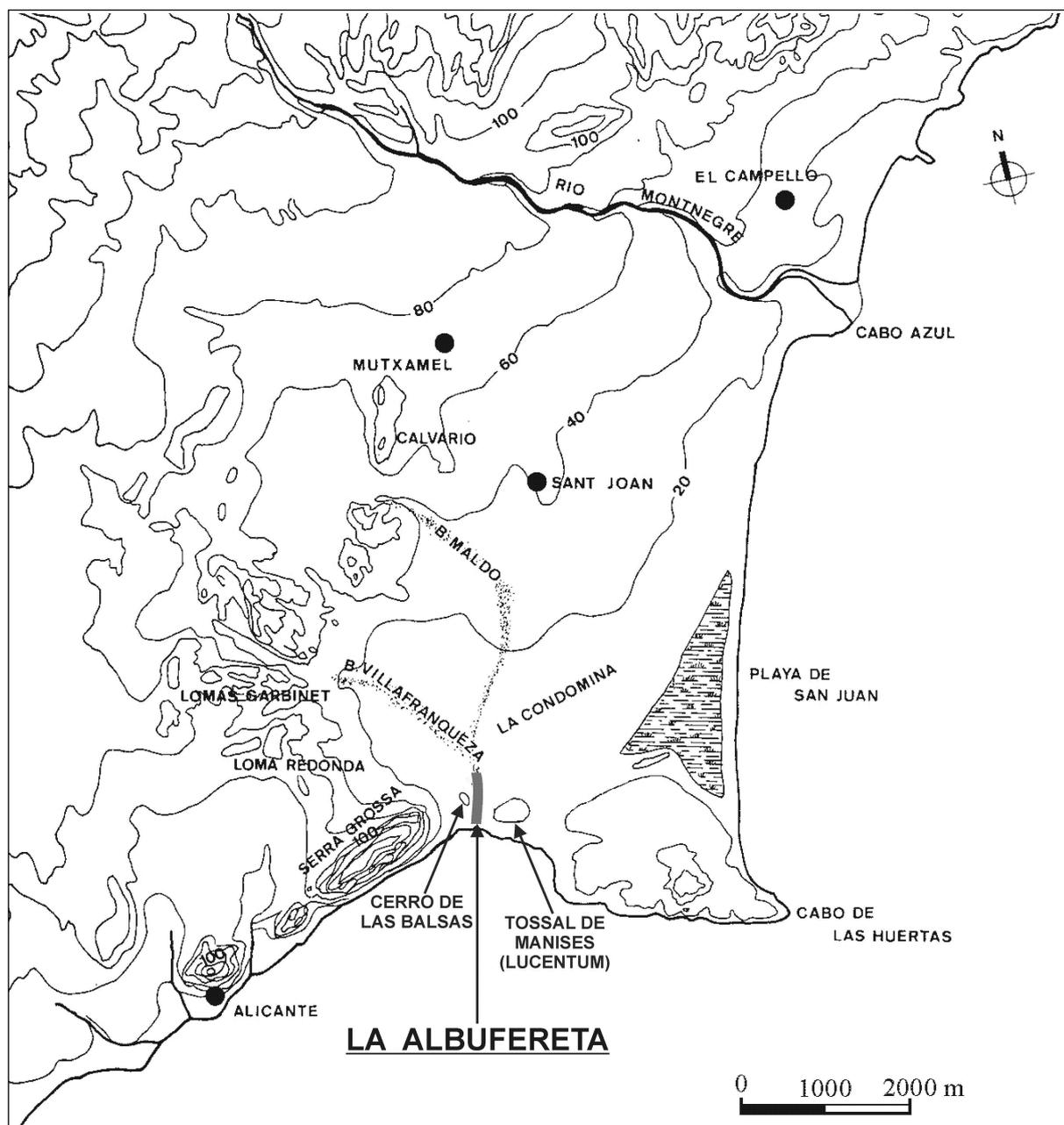


Fig. 1. Localización de La Albufereta y el poblado ibérico del Cerro de las Balsas, dentro de Alicante.

ACTUACIÓN ARQUEOLÓGICA

La intervención arqueológica constó de dos fases: una de excavación mecánica que delimitó las diferentes áreas arqueológicas existentes, cuyos trabajos se realizaron entre junio y octubre de 2001, y una segunda de excavación manual estratigráfica que se llevó a cabo entre octubre de 2001 y noviembre de 2002, periodo durante el que fueron estudiados diferentes yacimientos arqueológicos a lo largo de todo el

encauzamiento (fig. 2) que responden a la siguiente calificación cultural:

- Zona alta del encauzamiento:

1. Zona industrial ibérica (ss. IV-III a.C.) (fig. 2, 1)
2. Villa romana altoimperial (ss. I-II d.C.) (fig. 2, 2)

- Zona media del encauzamiento:

Sector E del poblado ibérico del Cerro de las Balsas (ss. V-III a.C.) (fig. 2, 3; fig. 3; fig. 4 y fig. 5).

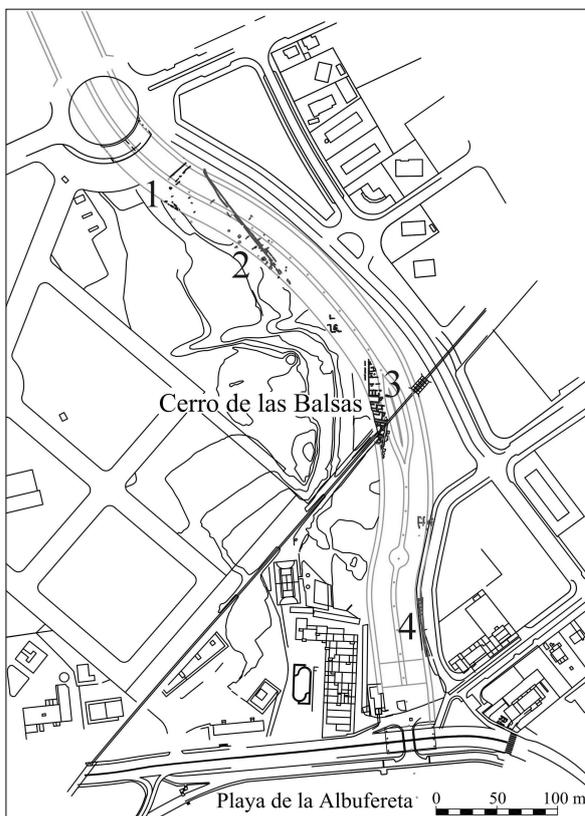


Fig. 2. Diferentes yacimientos arqueológicos excavados en las obras del encauzamiento del Barranco de La Albufereta (Alicante). 1. Zona industrial ibérica; 2. Villa romana altoimperial; 3. Porción oriental del poblado ibérico del Cerro de las Balsas; 4. Embarcadero romano de La Albufereta.

- Inicio encauzamiento junto Playa de La Albufereta.

1. Embarcadero romano (ss. I-II d.C.) (fig. 2, 4).
 2. Necrópolis romana y vertederos (ss. IV-V d.C.) (fig. 2, 4).
- El proceso de excavación de estas áreas arqueológicas, contó con un amplio equipo humano, compuesto de casi 20 peones especializados, topógrafos, dibujantes de campo, dibujantes informáticos, dos técnicos auxiliares y dos directores, todos ellos de la anterior empresa Arqueogestión C.B., y que en la actualidad se hayan vinculados a Arpa Patrimonio S.L.

ÁREA SE DEL CERRO DE LAS BALSAS (LA ALBUFERETA, ALICANTE) (FIG. 3; FIG. 4)

Esta área del poblado es donde apareció la terracota que estudiaremos a continuación. En dicho sector se documentaron una serie de departamentos alineados a lo largo de un vial principal que forma parte de una trama urbana muy definida basada en la combinación de manzanas separadas por pequeños viales. Se reconoce un nivel inferior del s. V a.C. con restos de fosas de combustión, grandes hogares y posibles hornos de fundición de metales. A lo largo del s. IV se

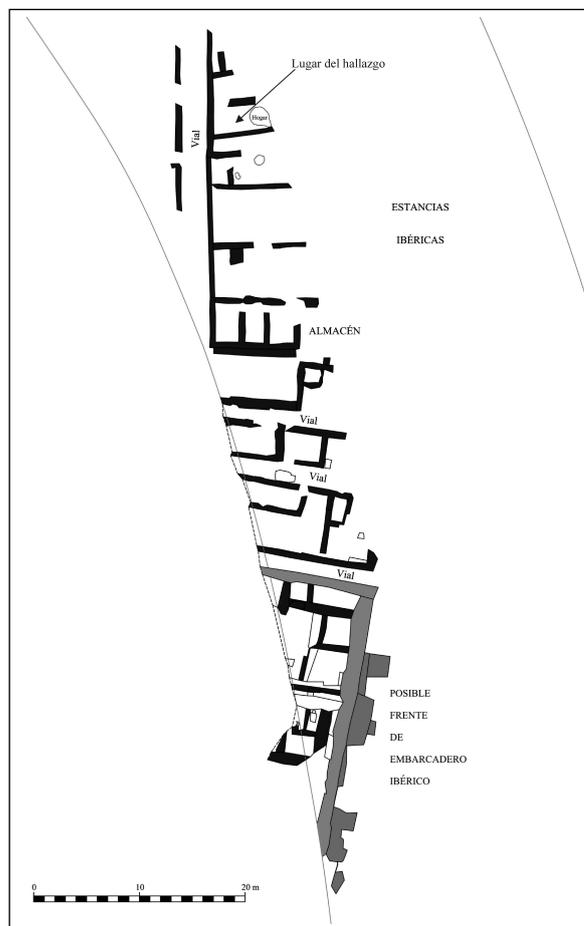


Fig. 3. Planta del sector oriental del Cerro de las Balsas con el lugar del hallazgo de la terracota de una *birreme*.

produce el desarrollo constructivo del área, con la compartimentación de ciertos espacios y la creación de nuevas calles. En el área meridional del poblado se halla un muro longitudinal del que se han documentado unos 26 m de su recorrido, asociado a diversos edificios y estancias. Podríamos estar ante una posible línea de embarcadero ibérico (figs. 3 y 5) ya que adosadas a dicho lienzo se hallan una serie de plataformas en saliente sin ninguna cimentación (fig. 5), junto a diversas instalaciones relacionadas con el muelle. Además, el estudio sedimentológico realizado indica que en época ibérica el mar podría llegar hasta estas estructuras, con una profundidad y calado suficientes para el atraque y maniobra de barcos de diferente peso y envergadura (figs. 3 y 6).

El estudio paleoambiental (Ferrer *et al.* e.p.) ha registrado fases lagunares con una intensa comunicación marina, contemporáneas a episodios antiguos de ocupación ibérica (ss. V-IV a.C.) hacia el interior del barranco de La Albufereta, a unos 250 m. de la costa. Después del s. IV se constata un episodio de aluvionamiento, que coincide tanto con la época ibérica tardía (ss. III-II a.C.) como con la posterior época roma-



Fig. 4. Vista desde el E de las estancias ibéricas excavadas dentro de las obras del encauzamiento del barranco de La Albufereta (Alicante).



Fig. 5. Zona portuaria excavada del Cerro de las Balsas. Se observa su frente y uno de sus salientes.

na, que hace imposible la comunicación marítima directa hacia el interior del barranco, es decir, hacia El Cerro de las Balsas, quedando un pequeño reducto marino en la gola existente junto a la playa de La Albufereta, justo donde se construirá en época altoimperial el puerto romano (fig. 2, 4).

Estos datos reafirman la contemporaneidad de la ocupación humana del yacimiento ibérico y del funcionamiento del embarcadero localizado en su sector E (fig. 6), primera evidencia de infraestructura portuaria en la costa contestana. Y cómo a lo largo del s. III a.C. se produce el progresivo abandono del Cerro de las Balsas en paralelo a la amortización de su instalación portuaria.

En definitiva esta actuación arqueológica ha permitido conocer la verdadera dimensión del citado poblado ibérico, valorando en mayor medida su importancia histórica, y convirtiéndose en clave para entender la evolución del contacto ibérico con el tráfico marítimo y su transición hacia el mundo romano en la zona costera de Alicante.

LA TERRACOTA

La maqueta cerámica del navío apareció en uno de los departamentos más septentrionales excavados dentro del sec-

tor SE del Cerro de las Balsas (figs. 3 y 4), en una habitación rectangular que linda al O con el vial principal del área excavada, de unos 5,34 m de longitud de N a S, de la que se desconoce su cierre E debido al arrasamiento de esta parte, habiéndose excavado una superficie de 5,80 m de E a O, dimensiones que reflejan el tamaño de una de las dependencias más próximas al mar por estar situada por delante del eje de circulación que corre en paralelo a la línea de la costa. Dicha estancia presenta un nivel inferior con un pavimento de tierra grisácea con cenizas, en el que destaca un gran hogar circular en su extremo SE, y presenta muros perimetrales con base de mampostería irregular que previsiblemente tendrían alzados en adobe, conservándose el arranque de sus paredes revocadas.

Este primer nivel de ocupación se fecha en el s. V a.C. por sus cerámicas áticas, aunque la pieza objeto de estudio apareció en el nivel que se conforma sobre éste, una vez que la habitación fuera dividida por un muro transversal y se suprimiera el gran hogar, con el consiguiente cambio de uso del espacio. Así, la terracota se encontró cerca del muro de separación de la estancia, dentro del habitáculo meridional (fig. 3) en un nivel de tierras de relleno con un material arqueológico poco representativo estratigráficamente perteneciente a la segunda fase del yacimiento, con una cronología estimable del s. IV a.C. a principios del s. III a.C.

La terracota es una representación de un barco de la época realizada en una sola pieza y con decoración pintada. Las perforaciones de los costados así como los apliques en el interior del casco inducen a pensar que incorporaba una serie de complementos en madera en su acabado final que conformarían la cubierta, los bancos, los remos, el posible sobrepuente y toda la arboladura, mástiles, velas y jarcias, a modo de maqueta. El resultado sería una pieza con pretensiones realistas. El grado de detalle de la pieza permite distinguir las diversas partes de un navío así como algunos de los motivos decorativos que lo acompañan como los ojos y los dientes realizados en la proa (figs. 7, 8 y 9).

Las imágenes de barcos prerromanos en la Península Ibérica no son muy numerosas. Destaca la representación de

UNA PIEZA SINGULAR: LA TERRACOTA DE UNA *BIRREME* DEL POBLADO IBÉRICO DEL CERRO DE LAS BALSAS (LA ALBUFERETA, ALICANTE)



Fig. 6. Reconstrucción hipotética del barrio portuario y resto del Cerro de las Balsas (Dibujo de Andrés Jaén).

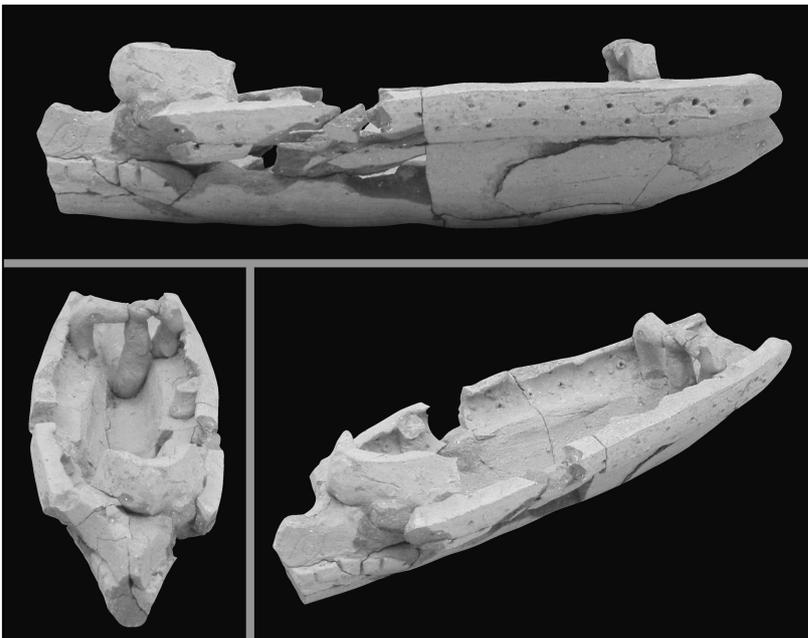


Fig. 7. Diferentes vistas de la terracota de la birreme.

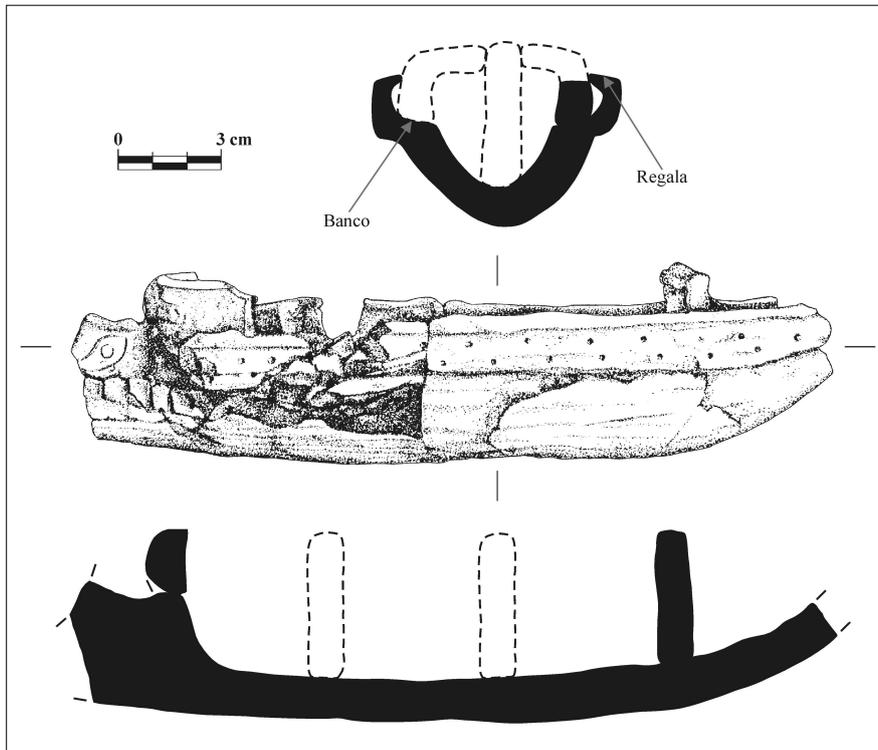


Fig. 8. Secciones y dibujo lateral de la terracota localizada en El Cerro de las Balsas (La Albufereta, Alicante), con la proa a la izquierda.

presuntas naves de juncos en La Laja Alta (Jordá 1993), abrigo rocoso cercano a Jimena de la Frontera (Cádiz), que fueron fechadas entre el 2500 y 1500 a.C. considerando la tipología y el hecho de tratarse de pinturas rupestres, si bien ha parecido igualmente posible su atribución a época fenicio-púnica, valorando su significado en el ambiente de las navegaciones históricas, tan importantes en la costa gaditana (Aranegui 2000, 220) donde, al igual que ocurrió en la Grotta Regina de Palermo, pudieron dar lugar a grafitos y pinturas propiciato-

rios. Menos claras son las pinturas rupestres de Sa Cova des Vi en Ses Fontanelles (Eivissa) (Beltrán *et al.* 1987), posibles representaciones de barcos de identificación dudosa, fechados en época púnica, o bien el grupo de naves de la Torre del Ram (Menorca), donde se observan dos naves de época colonial clásica púnica y/o greco-romana, distinguiéndose una de carga y otra de guerra (Veny 1976, 227-248). Los grabados de Ampurias (Casanovas y Rovira 1994, 103 - 114) se fechan hacia el 50 d.C.

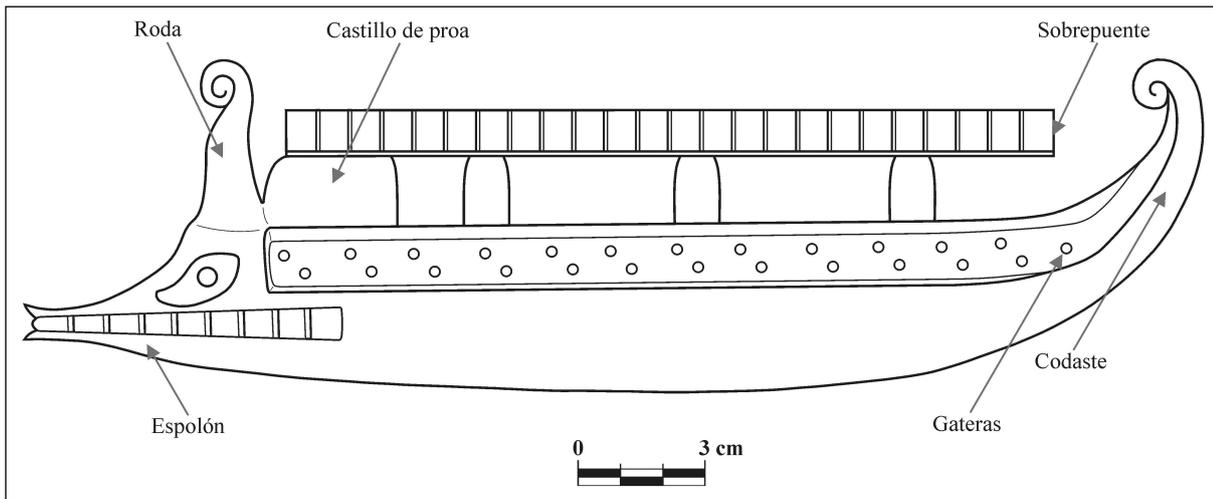


Fig. 9. Reconstrucción hipotética de la birreme, con alguna de sus partes.

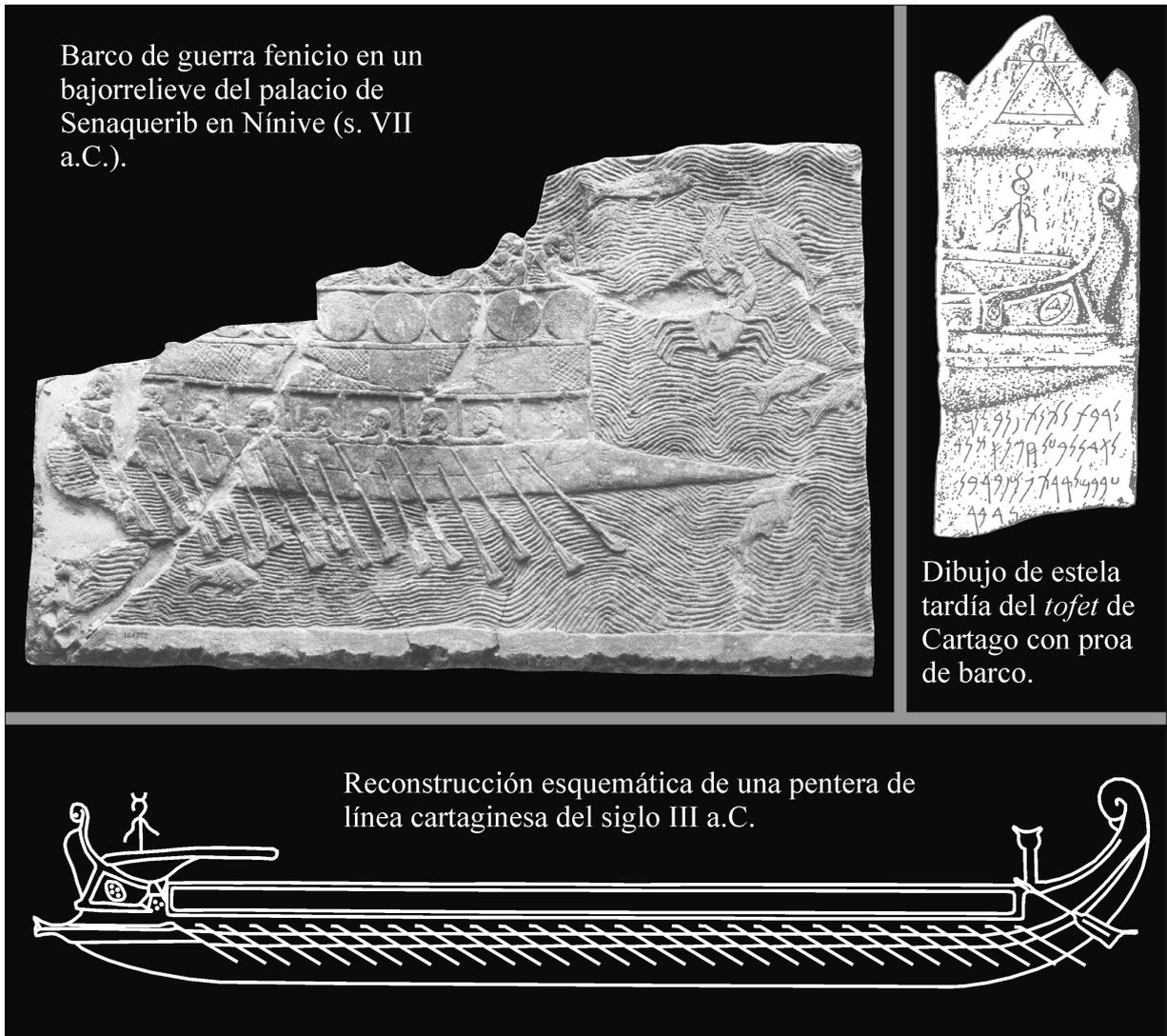


Fig. 10. Representaciones de barcos y reconstrucción esquemática de naves fenicias y cartaginesas (Moscatti 1988).

Se cuenta asimismo con la imagen esquemática de un barco en una sortija de La Aliseda (Almagro-Gorbea 1977) que, según Guerrero (1993) se trataría de un posible *hippo* fenicio, embarcación propulsada a remo con la proa y la popa sobreelevadas de forma equina.

Los grafitos sobre una jarrita de cerámica gris de tipo ampuritano hallada en Mas Boscà (Badalona) dan a conocer lo que se interpretó como dos posibles naves de guerra de los ss. III al II a.C. (Maluquer 1965) en atención a estar provistas de remos, aunque bien podría tratarse de la representación de dos galeras mercantes o naves actuarias (Aranegui 1999, fig. 3). Diversos fragmentos de cerámicas ibéricas pintadas del Cerro de San Miguel de Liria (Valencia) muestran por su parte piraguas con timón en una posible escena de

batalla o competición e incluso, en un vaso incompleto, un navío con timón y con un castillo de popa (CVH 1954; Aranegui *et al.* 1997, 72-76) ilustrando las embarcaciones conocidas por los iberos entre el final del s. III y el comienzo del II a.C. entre las que, hasta el descubrimiento que presentamos, no se contaba ninguna realizada en terracota.

Pero piezas de cerámica con forma de barco sí aparecen en el resto de la cuenca mediterránea, generalmente en relación con zonas de culto junto a otros elementos votivos (NAM 1987), a modo de exvotos depositados para pedir o agradecer el éxito de las travesías, aunque su análisis comparativo con respecto a la del Cerro de las Balsas queda fuera del ámbito de este trabajo.

UNA GALERA

La pieza encontrada en El Cerro de las Balsas se localizó muy fragmentada, careciendo de los remates de proa (espolón), la roda y el codaste, perdidos de antiguo (figs. 7 y 8). De proa a popa (eslora) la terracota mide 20,8 cm, 6,7 cm de manga con bancada incluida, 5,2 si excluimos las bandas externas para los remeros, y tiene una altura de 4,1 cm, siendo el puntal de barco de 3 cm aproximadamente.

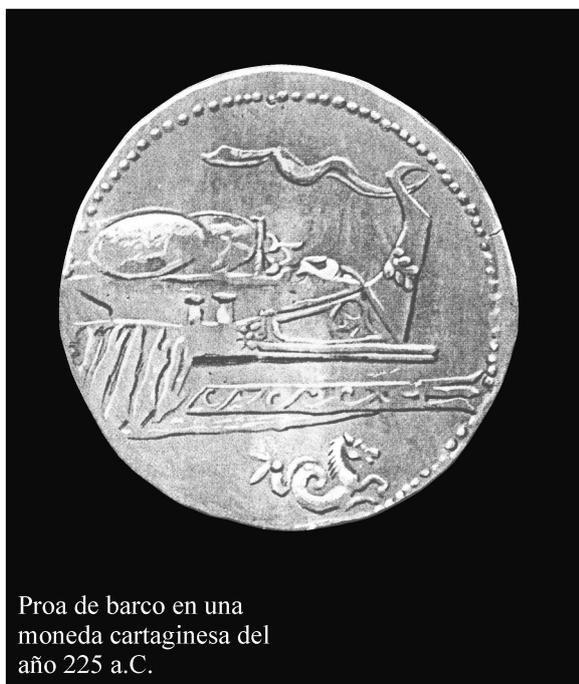
Su interés estriba en el alto realismo de su representación así como en la profusión de detalles que incorpora. Por esto debemos pensar que la persona que modeló esta pieza, estaba representando un tipo concreto de navío que conocía con gran detalle. Evitando la idea de que nos encontramos ante una réplica exacta de una embarcación de la época, sí que pensamos que esta pieza es una imagen de un barco, o un tipo de barco, cercana a la realidad.

Podemos distinguir casi todo el casco del mismo, salvo el final de la popa y la unión de la proa con el espolón (fig. 9). Del casco podemos observar la obra viva y parte de la obra muerta del buque. En la parte superior de la obra viva se desarrolla una banda que sobresale de los costados de estribor y babor, con 25 perforaciones en cada lado. La unión de babor y estribor con la roda se encuentra en mal estado por lo que no podemos observar con detalle su término, aunque deducimos que se define de forma brusca marcando un ligero frente que se desarrollará en la parte superior con el castillo de proa. Estructura en forma de “U” invertida que representa un posible castillo de entre 3,7 cm por 1,6 cm de altura.

Tras la proa y como prolongación de la quilla se desarrolla una estructura maciza y decorada con motivos figurativos, dos ojos almendrados y una remarcada línea de dientes, expresión apotropaica contra los peligros del mar, que se remataría con un espolón, o bien en un tajamar algo pronunciado.

El *aphlastón* o codaste se encuentra perdido en el inicio del arrufo, pero siguiendo los detalles de otras representaciones presumiblemente tendría un desarrollo vertical rematado con una voluta. El *akrostolión* o roda también está perdido, no obstante podemos observar una discontinuidad entre el inicio del espolón y el castillo de proa, sobre la representación de los ojos, que marcaría a nuestro entender el arranque de la roda, dato que coincidiría plenamente con las representaciones y dibujos de navíos consultados. La roda tendría un desarrollo similar al codaste. Lamentablemente no podemos deducir cual sería el remate de la roda o *acrotera*, aunque siguiendo los paralelos reseñados deducimos que finalizaría con una voluta más o menos marcada. Siguiendo la disposición del arranque del mismo podemos definir que la roda se desarrollaría formando un ángulo recto con el espolón.

En los costados del barco se abre una banda tanto a estribor como a babor, en lo que sería la obra muerta del barco, que sobresale del mismo, de esta banda se desarrollan una serie de 25 perforaciones trasversales dispuestas en dos líneas asimétricas. Las perforaciones distan entre sí entre 1,4 y 1,5 cm como término medio y simularían las gateras desde las que se pasarían los remos. La pieza carece de cubierta aunque el hombro que genera la banda superior donde se



Proa de barco en una moneda cartaginesa del año 225 a.C.

Fig. 11. Moneda cartaginesa con una representación de la proa de un barco (Morrison y Coates 1996).

desarrollan los bancos de los remeros y su unión con las bandas de estribor y babor, a modo de un bao continuo, podía servir para soportar una hipotética cubierta, que separaría la zona de sentinas del espacio de remo.

La disposición de las gateras en dos líneas asimétricas, a modo de tablero, de 25 remos, así como la disposición de una banda que sobresale de los costados del barco, presumiblemente para situar dos líneas de bancos, implica que nos encontramos con una representación de un navío con dos órdenes de remos –*birreme*–. Es interesante destacar el dato que las dos líneas de gateras están insertas en las bandas de babor y estribor sin que tengamos ningún indicio de apoyo de algún remo en las regatas tanto de babor como estribor. La visión del observador ante la pieza sería la de ver a los remeros cubiertos y flanqueados por una borda bien definida.

Siguiendo los datos aportados por Guerrero, destacamos la idea de antigüedad en las representaciones de navíos con dos ordenes de remos en los que el primer orden se dispone por encima de la regala del buque con o sin chumaceras (Guerrero 1993, 139), como podemos observar en el relieve de Senaquerip (fig. 10) (Moscati 1988, 73). La definición de las gateras situadas en su totalidad en los costados del barco nos sitúa probablemente ante un navío con una concepción más moderna.

Tema de interés es deducir la arboladura que desarrollaría esta pieza. Para ello sólo disponemos de los datos que la pieza nos aporta, dos apliques de cerámica, más las huellas de un tercero dispuestos en la proa, en el centro y en la popa. Estas piezas, en forma de “U” invertida y un pie central de

apoyo, se unen con el casco por la banda de estribor y babor en la "U" invertida y por la crujía en el caso del pie central. Que los apliques que se marcan en el interior del casco, en la proa, en el centro y en la popa sean abrazaderas, a modo de carlinga y el pie central el arranque de diversos mástiles (mesana, mayor y trinquete) o sean los soportes del sobrepuente, es un tema a discutir. Nosotros nos decantamos por la segunda solución. Aunque está constatada la existencia de dos palos en la navegación antigua, no conocemos ningún paralelo ni estudio que abogue por la presencia en esta época de navíos de tres palos. Tampoco debemos, a nuestro entender, pensar que la representación en esta pieza de tres soportes más o menos desarrollados sea necesariamente una solución real en la construcción de una nave. Nosotros nos decantamos por que sea una solución del artista para sujetar el sobrepuente en la pieza, sin más problemas.

La pieza carece de datos para que podamos definir el tipo de gobierno del barco. No obstante descartando el timón único podemos deducir que el *gubernaculo* comprendería dos grandes palas dispuestas en cada una de las aletas del navío, según lo habitual en la época a la que se adscribe la terracota. Desconocemos la forma, tratamiento y disposición de los aparejos.

Siguiendo las recientes publicaciones sobre los diferentes tipos de barcos, las *birremes* se conocen ya en el s. VIII a.C. atendiendo a las fuentes (Heródoto II, 158-159) y a las diferentes representaciones tanto en pintura como en grabados y relieves, como el del mencionado palacio de Senaquerip en Nínive, y se desarrollaron en los ss. VI y V en que convivieron con modelos de más porte como las *trirremes* y *quinquarremes*. Este tipo de barco pervivió a lo largo del mundo clásico (Basch 1987) recibiendo el nombre genérico de galera.

La extrapolación a modelos reales, atendiendo a los detalles tanto particulares como de conjunto que esta pieza nos aporta, es siempre difícil. No obstante si nos atenemos a ciertas particularidades de la pieza podemos a nuestro entender hacernos una idea del volumen real que un navío de esta envergadura podría desplazar.

A modo de hipótesis, y siguiendo la idea que marca Vitrubio en relación con la distancia entre toletes de 5 pies romanos (Guerrero 1993, 138), podemos calcular las dimensiones probables de la pieza a partir de su representación. Si consideramos la distancia entre gateras en relación con la distancia aproximada entre remeros, podremos calcular de forma relativa la escala de representación de la pieza. Si 5 pies romanos son 1,48 m y la distancia media entre gateras en la pieza es de 1,5 cm, tenemos una escala aproximada de 1/100. Basándonos en esta relación de escalas podemos extrapolar los datos y proponer las dimensiones hipotéticas de un barco con las características y detalles que nos aporta la pieza en estudio. Teniendo en cuenta que nos falta la parte del espolón y el codaste del barco, la eslora teórica que nosotros calculamos estaría entorno a los 25 m, con una manga de 6,7 m con bancada incluida y 5,2 m si excluimos las bandas externas para los remeros tanto de babor como de estribor y una altura de 4,1 m, siendo el puntal de barco 3 m aproximadamente.

Se conocen pocos paralelos arqueológicos de naves de mástil y remos con los que comparar estos datos. Tenemos una mayor información en relación con las fuentes escritas, no obstante la mayoría de los datos, si no la totalidad de ellos, hacen referencia a naves de guerra de tres órdenes de remos o más. La *trirreme* ateniense tenía 36,5 m de eslora y unos 6 m de manga (Shaw 1993). Naturalmente las naves de mayor tamaño como las *quinquarremes* o cinco tendrían una mayor eslora, manga y en definitiva desplazamiento.

La investigación arqueológica ha aportado recientemente información de la excavación de varios barcos de guerra púnicos en la zona de Marsala (Sicilia) (Frost 1973, 1982, 1989). De las diversas publicaciones realizadas por los excavadores se constata la existencia de varios pecios de barcos de guerra púnicos de mediados del s. III a.C., relacionados con la primera guerra púnica (264-241 a.C.) (figs. 10 y 11). Las dimensiones de los navíos oscilan entorno a 35 m de eslora, 7,29 m de manga y 4,8 m de viga con un desplazamiento de 120 tn. La reconstrucción hipotética de uno de estos barcos refleja un navío de una sola línea de bancos con una inusual distancia entre sí (Frost 1973, 1982, 1989). La autora nombra a estos barcos como *liburnas* y destaca la importante característica de ser barcos de guerra de dimensiones menores a las que tradicionalmente se creían o venían recogidas en las fuentes.

La presencia de naves de menor envergadura en la flotas de guerra de los ss. IV al III a.C. es una cuestión discutida aunque la mayoría de los autores admiten la presencia de diferentes navíos a parte de las *trirremes* y la *quinquarremes*. Las flotas de la época estaban compuestas por diversos tipos de navíos con funciones variadas (Frost 1976, 257; Guerrero 1993, 137; Golsworthy 2002, 122), como la de recorrer las costas en función de control (Estrabón, II, 3, 4), la de los navíos de apoyo contra la piratería a los barcos de línea, naves rápidas para forzar controles o incluso barcos bien armados y veloces para el correo o el transporte de bienes de alto valor que se incorporan al incrementarse el comercio ultramarino dando lugar a las galeras mercantes.

VALORACIÓN FINAL

Nos encontramos, por tanto, ante la representación relativamente fidedigna de un navío de propulsión mixta y con dos ordenes de remos, *birreme*, de una cronología de finales del s. IV principios del III a.C. Basándonos en las diferencias notables de proporción entre los datos recogidos en las fuentes de barcos de guerra griegos o romanos y en relación con las más o menos proporcionadas dimensiones con el navío púnico de Marsala, cabría concluir que nos encontramos ante la posible representación de una *birreme* púnica. El significado que tal vestigio tiene en la costa de Alicante plantea la duda de su interpretación militar o mercante considerando que los navíos de guerra no debieron aparecer aquí antes de la segunda guerra púnica (218-202 a.C.) mientras que los de comercio llegaron bastante antes.

A falta de análisis concretos y específicos de la pieza desconocemos su origen de fabricación y si el autor era o no

oriundo del asentamiento pero nos inclinamos a pensar en una procedencia local tanto de la pieza como del autor de la misma. Si es una producción local, en un asentamiento costero con estructuras portuarias claras, con zonas de atraque, ejes viarios, espacios urbanos y estancias relacionados con un embarcadero, podemos suponer con cierta seguridad que el autor trabaja para un navegante que quiere la representación de un barco real, que ha fondeado cerca o en las inmediaciones de este asentamiento.

Atendiendo a las características del yacimiento, el conjunto de materiales asociado al mismo y el contexto histórico y político a que estaría ligado el asentamiento podemos deducir que nos encontramos ante un modelo de construcción local o de procedencia púnica. No tenemos bases arqueológicas para demostrar la primera suposición pues los iberos no tuvieron que sepamos presencia naval propia en el Mediterráneo y sólo disponemos de escasos ejemplos iconográficos o de la excavación de Marsala para asegurar la segunda. Debemos destacar, pues, varias cuestiones. En primer lugar que el asentamiento en cuestión presenta una clara relación comercial con el mundo púnico demostrada por la gran cantidad de materiales de este origen documentadas en los diversos niveles arqueológicos estudiados. En segundo lugar hay que considerar que el yacimiento no denota el ámbito de circulación e intervención política establecida en el tratado romano-cartaginés del 348 a.C., llamado de Mastia, vigente hasta el tratado del 226 a.C., llamado del Ebro, porque en los ss. IV y III a.C. arroja un volumen de intercambio económico y comercial continuo y estable con centros de producción púnicos como Ibiza.

Finalmente, otro tema a destacar es, por encima de la descripción de la pieza, el significado cultural de la misma. El ambiente o estancia en el que se encontró no aporta ningún dato de relevancia, salvo que según nuestra interpretación estas estancias son talleres, en relación con otras estancias de almacenaje, conformando una zona industrial relacionada con el embarcadero. Piezas de similares características se han documentado en todo el ámbito mediterráneo y pertenecen a exvotos, con relación directa o indirecta con zonas de culto, lo que el carácter aislado de nuestra terracota, tal vez un recuerdo personal de un viaje, no permite dilucidar. Habida cuenta de las características de esta pieza, podríamos suponer que fuera una galera de similar tipología a la que sirvió a Anibal el Rodense para efectuar el trayecto entre Cartago y el Cabo Lilibeo, que burló repetidamente los controles romanos durante la primera guerra púnica, demostrando su pericia marinera (Polibio I, 46-47).

GLOSARIO

Arrufo: Curvatura de la cubierta que hace que los extremos de la nave estén más elevados que el centro del navío.

Akroteria: Remate de la roda. Generalmente con la forma de una cabeza de un animal.

Babor: Banda o costado izquierdo de la nave mirando de popa a proa.

Bao: Cada uno de los maderos transversales, que de trecho en trecho atraviesan de babor a estribor los navíos y sirven para aguantar los costados y sostener las cubiertas.

Carlinga: Pieza fija a la quilla sobre la que se apoya el mástil.

Codaste: Pieza que sigue a la quilla en su parte posterior y se levanta formando la popa de la embarcación.

Chumacera: Pequeña abertura circular en la borda de algunas embarcaciones que sirve de punto de apoyo a los remos.

Eslora: Longitud del barco tomada del extremo de la roda al extremo del codaste.

Espolón: Punta en la que remata la proa de una nave. En los barcos de guerra servía para embestir naves enemigas.

Estribor: Banda o costado derecho del navío mirando de popa a proa.

Gatera: Orificios en distintas partes de la nave, para el paso de remos, cadenas y cabos.

Jarcia: Nombre general con que se denomina al conjunto de cabos que se emplean para asegurar la arboladura.

Manga: La mayor anchura de una nave en la cara exterior del mismo.

Mayor: Mástil más alto, principal y central.

Mesana: En las embarcaciones de tres palos, es el que arbolaba a popa.

Obra muerta: Es la parte del casco que queda sobre la línea del agua.

Obra viva: Es la parte del casco que va sumergida en el agua.

Popa: Parte posterior de una nave.

Proa: Parte delantera de un navío.

Puntal: Altura del barco, contada desde de la parte superior de la quilla y el bao de la cubierta.

Quilla: Pieza que va de proa a popa por la parte inferior del barco, donde asienta toda sus armazón.

Regala: Es el listón de madera que va por la parte superior de la borda.

Roda: Pieza que en la prolongación de la quilla forma la proa del navío.

Sentina: Parte interior más baja del casco.

Tajamar: Borde delantero de la roda que va debajo del agua.

Tolete: Eje o herraje para apoyar los remos en la regala.

Trinquete: Palo más a proa de las embarcaciones a vela.

JOSÉ RAMÓN ORTEGA PÉREZ

MARCO AURELIO ESQUEMBRE BEBIA

JOSEP S. CASTELLÓ MARI

FRANCISCO A. MOLINA MAS

Arpa Patrimonio S.L.*

Avda. Rodalet, 23 A

03690 San Vicente del Raspeig (Alicante)

Telf. y fax: 965664288

Telf. móvil: 639165121 (J. R. Ortega-Oscu), 639165122 (Marco)

e-mail: arpatrimonio@telefonica.net

NOTAS

- * Agradecimientos a Angels Casanova, Jordi Rovira, Pep Gisbert Santonja, José Luis Simón García y en especial a Carmen Aranegui, por la ayuda prestada para la realización de este estudio preliminar.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVAR, J. (1981): *La navegación prerromana en la Península Ibérica. Colonizadores e Indígenas*, Tesis Doctoral, Univ. Complutense, Madrid.
- ARANEGUI, C., MATA, C., PÉREZ BALLESTER, J. (1997): *Damas y caballeros en la ciudad ibérica*, Cátedra, Madrid.
- ARANEGUI GASCÓ, C. (1999): El comercio del vino en la costa mediterránea española en época romana, S. Celestino, ed., *El vino en la antigüedad romana*, Varia 4, UAM, Madrid, 79-96.
- ARANEGUI GASCÓ, C., ed., (2000): *Argantonio, rey de Tartessos*, Fundación El Monte, Sevilla.
- BARTOLONI, P. (1988): Los Barcos y la navegación S. Moscati, ed., *Los Fenicios*, Milán, 72-77.
- BASCH, L. (1987): *Le musée imaginaire de la marine antique*, Atenas.
- BELTRÁN, A., COSTA, B. Y FERNÁNDEZ, J.H. (1987): Las Pinturas Rupestres de Sa Cova des Vi, Ses Fontanelles. *Trabajos del Museo de Ibiza* 17, figs. 6-7.
- CASANOVAS, A.; ROVIRA, J. (1994): Las naves grabadas de Ampurias. Un testimonio excepcional de embarcaciones romanas en aguas ampuritanas. *AEspA* 67, 103 - 114.
- CORPUS VASORUM HISPANORUM (1954): *Las cerámicas pintadas del Cerro de San Miguel de Liria (Valencia)*.
- COSTA, B. y FERNÁNDEZ, J. H. (1998): Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos, XI *Jornadas de Arqueología Fenicio-Púnica*, Eivissa, 1996.
- FERRER, C., BLÁZQUEZ, A.M., ESQUEMBRE, M.A., ORTEGA J.R. (e.p.): Reconstrucción paleoambiental de L'Albufereta d'Alacant durante el periodo ibero-romano (500 a.C.-300 d.C.). Cuaternario Valenciano. *Homenaje a Vicens Maria Rosselló i Verger*. Departamento de Geografía. Universidad de Valencia, Valencia.
- FROST, H. (1973): Notes sur l'arrière d'un navire punique. *Cah. D'e Arch. Sub. II*, 97 -111.
- FROST, H. (1982): La reconstruction du navire punique de Marsala, *Archéologia* 170, 42-50.
- FROST, H. (1989): The prefabricated Punic Warship. *Studia Phoenicia X: Punic Wars*, Lobaina 1989.
- GUERRERO AYUSO, V.M. (1993): *Navíos y navegantes. En las rutas de las Baleares durante la Prehistoria*. Editorial EL TALL. Palma de Mallorca.
- GUERRERO AYUSO, V.M. (1998): Los mercantes fenicio-púnicos en la documentación literaria, iconográfica y arqueológica. Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos. XI *Jornadas de Arqueología Fenicio-Púnica*. (B. Costa y J.H. Fernández, eds.), Eivissa, 1996, 61-103.
- GUERRERO AYUSO, V.M. (1998): Los mercantes fenicio-púnicos en la documentación literaria, iconográfica y arqueológica. III *Jornadas de Arqueología subacuática*. Actas. *Reunión Internacional sobre Puertos Antiguos y Comercio Marítimo*. (J. Pérez Ballester y G. Pascual Berlanga, eds.), Valencia. 195-228.
- GOLDSWORTHY, A. (2002): *Las Guerras Púnicas*, Ariel, Barcelona.
- HROUDA, B. (1999): *El antiguo Oriente*, Barcelona.
- HURST, H. (1983): *The War Harbour of Carthage*, I *CISFP*, Roma.
- JORDA, F. (1993): Las Navegaciones Prehistóricas en el área del Mediterráneo Occidental y los Barcos de Laja Alta. *Lengua y Cultura en la Hispania Prerromana*, Salamanca 1993, 111-126.
- MALUQUER, J. (1965): Una vasija excepcional del poblado Ibérico de Mas Buscá, *Pyrenae* 1, 129-138.
- MORRISON, J. y COATES, J. (1996): *Greek and Roman Boared Warships*, Oxbow. 259-260, 312, 313.
- MOSCATI, S. (1988): *Los Fenicios*, Milán.
- MULA ROS, M.J. y ROSSER LIMIÑANA, P. (1994): El poblado amurallado del Cerro de las Balsas (Albufereta, Alicante): Resultados preliminares de los sondeos practicados por el COPHIAM (1990-1991). *LQNT* 1, Alicante, 105-117.
- NATIONAL ARCHAEOLOGICAL MUSEUM (1987): *A voyage into time and legend aboard the Kyrenia ship*, Atenas.
- ROSSER LIMIÑANA, P. (1994): El COPHIAM: Seis años de actividad arqueológica. *LQNT* 1, Alicante, 9-74.
- SHAW, T. (1994): *The Trireme Project: Operacional Experience 1987-1990; Lessons Learnt*. Oxbow Monograph 32, Oxford, 1993.
- VENY, C. (1976): Las Cuevas del Bronce Antiguo de Menorca y su incidencia en las Navetas, *TP* 33, 227 - 248.