DATOS PARA UNA FILIACIÓN EGEA DE LOS CARROS GRABADOS EN LAS "ESTELAS DEL SUROESTE"

Fernando Quesada Sanz

de la Casa, C. (ed.) (1994) Actas del V Congreso Internacional de Estelas Funerarias. Soria, 1993. Vol. I. Soria, pp.179-187. ISBN84-86790-72-7.

El presente trabajo, modesto en extensión y ambición, no pretende entrar en el debate que sobre *"difusionismo"* y *"atlantismo"* se sostiene en los últimos años respecto a la Protohistoria peninsular en general y sobre las estelas en particular (en último lugar, López Castro, 1993, espec. págs. 52 ss.). Tampoco aludirá a la problemática sobre la función funeraria o no de estas piezas (en último lugar, Ruiz Gálvez y Galán, 1991). Del mismo modo, no realizaremos un catálogo de carros en estelas (Celestino, 1985).

En realidad, ni siquiera entraremos a fondo en la polémica sobre si los carros representados en las estelas tienen una procedencia septentrional (Almagro Basch, 1966: 189; como parece creer Barceló, 1989: 192), fenicia (Almagro Gorbea, 1977: 191; Blázquez, 1985-86, 1986), egea (Bendala, 1977; Muzzolini, 1988: 365-366) o *"mediterránea oriental"*, indeterminación in-cómoda pero aceptada por algunos autores que encuentran difícil precisar más (Powell, 1976: 168; Piggott, 1983: 132; Celestino, 1985: 54; Fernández Miranda y Olmos, 1986: 133, etc.).

Nuestro objetivo en esta comunicación es pues limitado: creemos que hay suficientes argumentos de orden tipológico, basados en el análisis de las representaciones, para sostener que, si aceptamos un origen externo mediterráneo de los carros (y ese es nuestro parecer), contamos con más y mejores argumentos para relacionarlos con los del ámbito egeo, que con los del mundo fenicio o sirio-palestino en general. Este es un argumento estrictamente tipológico e iconográfico, y no entra en el tema, mucho más complejo, de los intermediarios y del contexto cultural general de las estelas, aspecto que requiere una discusión más extensa de lo que es aquí posible.

Los carros de las estelas del Suroeste aparecen representados en perspectiva abatida, con un estilo *"primitivo"* más próximo a las representaciones sobre roca de los carros saharianos (Muzzolini, 1982, 1988, 1991) o de la Europa Septentrional (Piggott, 1983; 132, 117) que a las vistas en alzado lateral características tanto del mundo próximo-oriental (Amadasi, 1965) como del egeo (Vigneron, 1968). Sin embargo, el estilo de representación depende de variables diferentes de las que rigen las influencias culturales, y de uno no deben deducirse automáticamente las otras, debido a los procesos de adaptación habituales en las culturas receptoras.

Por otro lado, el esquematismo propio del dibujo de estas estelas limita bastante -como en otros tipos de objetos- la apreciación de los detalles característicos de los carros. Se observa una amplia variabilidad de detalle en la representación, atribuible a las diferentes habilidades de los grabadores y a los tipos de soporte más que a variaciones significativas de tipo (Celestino, 1985: 47). Con todo, el análisis de los elementos visibles nos permitirá realizar algunas apreciaciones.

A) EL TIRO

En todos los casos se trata de bigas (en oposición por ejemplo al caso del Sahara), y se acepta unanimemente que se trata de caballos (salvo Fernández Chicarro, 1961: 164 quien propuso bueyes). La forma de representación abatida hace que los animales parezcan tumbados, pero no creemos que ello se deba a que se representen los caballos sacrificados ante la tumba, como en efecto se hizo en la necrópolis chipriota de Salamina (Powell, 1976: 168).

El dato de que no aparezcan en las Estelas del Suroeste trigas o cuadrigas (Fig. 1.1) puede ser significativo. Muzzolini (1988: 372; 1991), que ha resumido los datos, indica que aunque la triga apareció en Asiria a fines del II milenio, sólo se generalizó a partir de principios del I. En Chipre aparece hacia el 700, y en Grecia poco antes, aunque Delebecque (1951: 99-102) y Greenhalgh (1973: 29) hayan negado la existencia real de la triga en la Edad Oscura salvo en carreras (*contra* Bronson, 1965: 102). La cuadriga apareció en Asiria quizá en el s. IX (Littauer y Crouwel, 1979: 113), aunque no es segura hasta c. 750 a.C., difundiéndose su uso a Chipre c. 700 a.C. y a Grecia desde el s. VII para carreras. Esto es, los carros de tres y cuatro caballos estaban muy difundidos en Oriente Próximo desde principios del I milenio, siendo el tiro habitual desde el 750 a.C. (p. ej. Fig. 2, 3.4.5), mientras que en Grecia su empleo era mucho más ocasional, y sólo desde el s. VIII, siendo la biga el carro habitual (Fig. 1.5-10). Así como los carros del Sahara se asocian al Próximo Oriente, y por tanto aparecen trigas y cuadrigas, los hispanos carecen de tiros de tres y cuatro animales.

B) LA CAJA DEL CARRO. PLANTA Y ASIDEROS

La caja siempre tiene una forma de *"D"* con en frente curvo. Esta caja es la característica del carro ligero de dos ruedas tanto en el Próximo Oriente como en Grecia, especialmente en el II milenio pero también en el I. Pero mientras que en Oriente las cajas se fueron haciendo más altas, pesadas y acabaron adoptando planta y laterales cuadrados en el I milenio (Fig. 2) (cf. Littauer y Crouwel, 1979: 103-104; Crouwel, 1981: 61), en Grecia conservaron la forma curva y la ligereza originales, aunque durante época micénica no puede descartarse en algún caso -el *"Box Chariot"*- la existencia de cajas cuadrangulares (Crouwel, 1981: 62) (Fig. 1, 2-10).

En Chipre, cuyos carros (Fig. 2, 1-2) apuntan más a modelos asirios y sirios que griegos (Crouwel, 1987; 115) la caja es a veces liriforme (Littauer y Crouwel, 1979: 103), pero sobre todo rectangular, como en Salamina (Crouwel, 1987: 102-103).

Otro rasgo característico -quizá el más característico- de los carros de las estelas son los asideros traseros de la caja, a menudo hipertrofiados, cuya función resulta evidente en el caso de la estela de Ategua. Estas agarraderas son muy raras en el mundo próximo-oriental del II milenio y primera mitad del I milenio (Fig. 2), aunque aparecen muy ocasionalmente (cf. Littauer y Crouwel, 1979: 105, Fig. 58 para ejemplo; ver también el amplio repertorio del área fenicia recogido por Amadasi, en el que las cajas tienen lados cuadrangulares y rara vez asideros traseros (Amadasi, 1965). Los carros asirios, modelos de todos los del período, carecen de esta agarradera (Fig. 2, 3.5).

En el ámbito egeo estos asideros no son comunes en época micénica (es el llamado *"Rail Chariot"*, Crouwel, 1981: 70 ss.), porque es mucho más común el *"Dual Chariot"* (Fig. 1, 3-4) dotado de unas amplias *"aletas"* semicirculares cubiertas del mismo material que la caja cuya función precisa se ignora (Crouwel, 1981: 67 resume las explicaciones posibles). Sin embargo, cuando volvemos a encontrar representaciones de carros en el Geométrico, el tipo más común es precisamente el de *"barandilla"* o *"asidero hipertrofiado"* con diversas variantes (Fig. 1, 5-7) (Greenhalgh, 1973), que es el más parecido al modelo de las Estelas del Suroeste (ver Crouwel, 1981: 72 ss., para quien este tipo de carro, aunque indocumentado, continuó en uso durante la Edad Oscura hasta el Geométrico).

C) LAS RUEDAS

Es claro que siempre se trata de vehículos de dos ruedas (Powell, 1976: 166; Bendala, 1977: 183; Celestino, 1985: 47; Muzzolini, 1987: 363). La propuesta de Almagro Basch (1966: 189) y Van Berg-Osteurieth (1972: 109) defendiendo carros de cuatro ruedas está hoy superada. Sólo el carro de Solana de Cabañas planteó algunos problemas (Almagro Gorbea, 1977: 185 defendía ya que todos los carros son de dos ruedas salvo éste); pero está claro que se trata de una rectificación del grabador (Powell, 1976: 166; Bendala, 1977: 185).

Estamos convencidos de que todas las ruedas son de radios y no macizas, debido a la tipología general del carro (caja liriforme ligera con asideros, timón simple) y a la representación de radios en las estelas más detalladas. No coincidimos pues con Celestino (1985: 48) para quien el carro de Fuente de Cantos tendría ruedas macizas, impensables en este tipo de vehículo (la rueda maciza es típica del III milenio y perduró sólo en carretas de transporte tiradas normalmente por bueyes, nunca en bigas de guerra, parada o carreras como las aquí representadas, cf. p. ej. Piggott, 1983: 23 ss.; 1992: 42 ss.; Littauer y Crouwel, 1979: 8-9,48 ss.). J.M. Blázquez (1986: 194) ha defendido también la existencia de ruedas macizas en los carros de las estelas, aduciendo unos paralelos chipriotas que a juicio de los mayores expertos no existen. Cierto en algunos modelos a escala de terracota se colocan por razones técnicas discos macizos a modo de ruedas, pero siempre que se trata de modelos en bronce, de relieves o de ejemplares reales hallados en Salamina encontramos ruedas radiadas (Schaeffer, 1969; Karageorghis, 1969; especialmente Crouwel, 1987: 105, negando explicitamente la existencia de ruedas macizas).

En los casos en que el grabador se molestó en representar radios, siempre dibujó cuatro (Ategua, Cabeza de Buey I, Substantion), nunca seis. Ahora bien, el carro egeo (Fig. 1, 2-10) se caracteriza, desde época micénica en adelante, por ser un vehículo con ruedas de cuatro radios (para la Edad del Bronce, Crouwel, 1981: 81-90; para la Edad Oscura, Greenhalgh, 1973: 19-39; para momentos posteriores, Vigneron, 1968, pl. 47-49; Vanhove *et al.*, 1992: 117; Vermeule, 1955).

En cambio, en el Próximo Oriente las ruedas de cuatro radios fueron sustituidas por otras de seis a partir del s. XV a.C. (Crouwel, 1981: 81; Amadasi, 1965, Figs. 9-29), y con el tiempo el número de radios fue aumentando hasta ocho, diez y finalmente doce desde principios a mediados del primer milenio (Littauer y Crouwel, 1979: 106, 146; Crouwel, 1981: 90) (Fig. 2, 6 a 9). En Chipre las ruedas son también de muchos radios, y los ejemplares reales de Salamina (Fig. 2, 1) tienen entre siete y diez (Crouwel, 1987: 105-106). Es por tanto significativo que en ninguno de los -pocos, hay que decirlo- casos en que en nuestras estelas se dibujan los radios, nunca aparezcan seis o más, sino cuatro.

D) EL EJE DE LAS RUEDAS

En las estelas del Suroeste el eje del carro aparece siempre en posición central bajo la caja (Fig. 1.1), posición que es la típica de los carros griegos desde el período micénico al arcaismo (Fig. 1, 2.10) (para la Edad del Bronce, Crouwel, 1981: 78 ss., quien argumenta que quizá en realidad estuviera atrás, por razones prácticas, pero lo cierto es que las representaciones presentan un eje central en la gran mayoría de los casos; para el Geométrico y el arcaismo, con ejes claramente centrales, Crouwel, 1981: 80; Greenhalgh, 1973; 19 ss.).

En cambio, los carros del Próximo Oriente tienen normalmente el eje en el extremo trasero de la caja del carro (Fig. 2) (Amadasi, 1965, catálogo; Littauer y Crouwel, 1979: 78, 105 ss.), lo mismo que en Salamina de Chipre (Crouwel, 1987: 105), aunque las representaciones chipriotas son más variables, siendo probable que los carros reales tuvieran siempre el eje atrás (Crouwel, 1981: 105). Eso se debe quizá a un uso diferente de los carros en Grecia por un lado y Chipre/Siria/Asiria por otro (cf. Littauer, 1972: 154 para una discusión detallada y convincente; también Crouwel, 1981; 145).

E) EL TIMÓN

En las estelas del Suroeste el timón es una barra simple que llega normalmente desde el extremo trasero de la caja hasta la cabeza de los caballos. En los casos en que la línea que representa el timón se detiene al llegar al frontal de la caja, debemos entender que el artista no representó su prolongación por debajo del suelo de la misma. Un requisito necesario para la construcción sólida de estos carros es precisamente que el timón se prolongue bajo la caja (p. ej. Littauer y Crouwel, 1979: 55, 80-81; Crouwel, 1981: 90-92).

Podrían interpretarse como timones dobles o complejos las líneas paralelas que en los carros más detallados de las estelas corren a lo largo del carro, pero un examen detenido muestra sin lugar a dudas que en tales casos lo que se ha representado son las riendas, que van desde la boca de los caballos al arranque de la caja (Ategua, Cabeza de Buey I, El Viso III, Cabeza de Buey II, Zarza de Montánchez). Sólo en un caso (Zarza Capilla), el grabador se ha equivocado y ha prolongado las líneas hasta la trasera de la caja.

Al contrario que en Iberia, los carros del Sahara presentan a veces timones dobles (Muzzolini, 1988: 375) que, como este autor ha señalado con acierto, remiten a los carros de guerra de Salamina de Chipre (Crouwel, 1987; Karageorghis, 1969), carros que a menudo presentan dicho sistema, útil en vehículos de combate pero no de parada o de carreras. En efecto, los carros griegos tienen desde la Edad del Bronce timones sencillos (para época arcaíca, vista frontal en Vigneron, 1968, Pl. 42b, 47b y 49b), mientras que los dobles aparecen sólo en Chipre y quizá en el Próximo Oriente hacia el siglo VIII a.C. (Littauer y Crouwel, 1979: 109).

Somos conscientes de que cada uno de los datos aportados es escaso, y que nuestras observaciones pueden ser criticadas desde diversos puntos de vista. La cuestión de la ausencia de trigas o cuadrigas en las estelas puede atribuirse al azar; la ausencia de ruedas de seis radios, a problemas de economía de representación; la posición central del eje también se da en algunas -pero escasas- representaciones sirio-palestinas; la ausencia de timón doble sólo reduce la posibilidad de una procedencia chipriota, pero no siria, y así *ad infinitum* con todos los argumentos. Sin embargo, creemos que es el conjunto de estos datos -y no cada uno aislado- lo que resulta significativo.

En todo caso, cuando se ha defendido un origen o procedencia fenicio para estos carros, no se ha podido aportar una argumentación de este tipo, sino sólo ideas generales y asociaciones a otros elementos (como escudos) que también se dan en el ámbito egeo (cf. Blázquez, 1986). El único dato concreto con que se cuenta para defender paralelos con Levante y Asiria (Blázquez, 1986: 193) es el tipo de arranque de timón que aparece en Cabeza de Buey I y quizá en Olivenza, que puede corresponder con lo que Littauer llama *"Y-pole"* (Littauer y Crouwel, 1979: 109), sistema de poca duración, puesto que desapareció en el s. VII a.C. (ibidem, pág. 110). A nuestro juicio, este es el paralelo adecuado, y no el citado por aquel autor de la patera de Ugarit, que corresponde a un sistema de sujección vertical del timón a la caja también empleado en el Egeo (p. ej. Littauer y Crouwel, 1979: Figs. 43, 44 "Egipto", 53, 54, 55 "Asiria", pero también Crouwel, 1981: Fig. 4). Los paralelos aducidos (Blázquez, 1986) en Zinzirli, Carquemish o Chipre resultan en un análisis detallado mucho más lejanos que los egeos. En todo caso, formalmente no cabe duda de que los carros más parecidos a los de las estelas del Suroeste están en Suecia (Anati, 1960: 59, Fig. 12.3 para un sorprendente parecido con el de la estela de Olivenza; Pigott, 1983: 117, Fig. 70). El tema de el origen micénico o europeo de dichos carros es otra cuestión (cf. Piggott, 1983: 117).

Durante los primeros siglos del I milenio, los carros próximo-orientales y chipriotas tienen ruedas de 6 ó más radios, laterales cuadrangulares normalmente sin asideros traseros, planta tendente a cuadrangular, eje en la trasera de la caja y aparecen las trigas e incluso cuadrigas. En Grecia, sin embargo, continua un modelo descendiente del micénico, con ruedas de cuatro radios, caja ligera con barandilla y grandes asideros traseros, planta curva y eje en el centro de la caja. La cuadriga bajo yugo de modelo oriental no se emplea, sino a lo sumo un sistema

mixto de dos caballos bajo yugo y otros dos unidos a la caja por correas (Crouwel, 1981: 73). A este modelo egeo se aproximan notablemente los carros de las estelas peninsulares.

Por último, insistimos en que estas páginas son más un *"ejercicio tipológico"* que otra cosa. No constituyen en modo alguno una toma de posición formal sobre los problemas de difusión cultural, ni sobre la cuestión de los orígenes del Orientalizante -y del *"Geométrico"*- en la Protohistoria peninsular. Por razones de espacio tampoco podemos entrar en la cuestión cronológica, pero la evidencia de los carros, tomada aisladamente, apunta más hacia una fecha dentro de los siglos IX-VIII a.C. que a períodos anteriores, aunque sobre esto tampoco podemos tener seguridad. Coincidimos por tanto en buena parte con los argumentos de Muzzolini, aunque no con la cronología tardía (c. 700 a.C. o incluso posterior) que él adscribe a los carros de las estelas (1988: 366; 1991: 311).

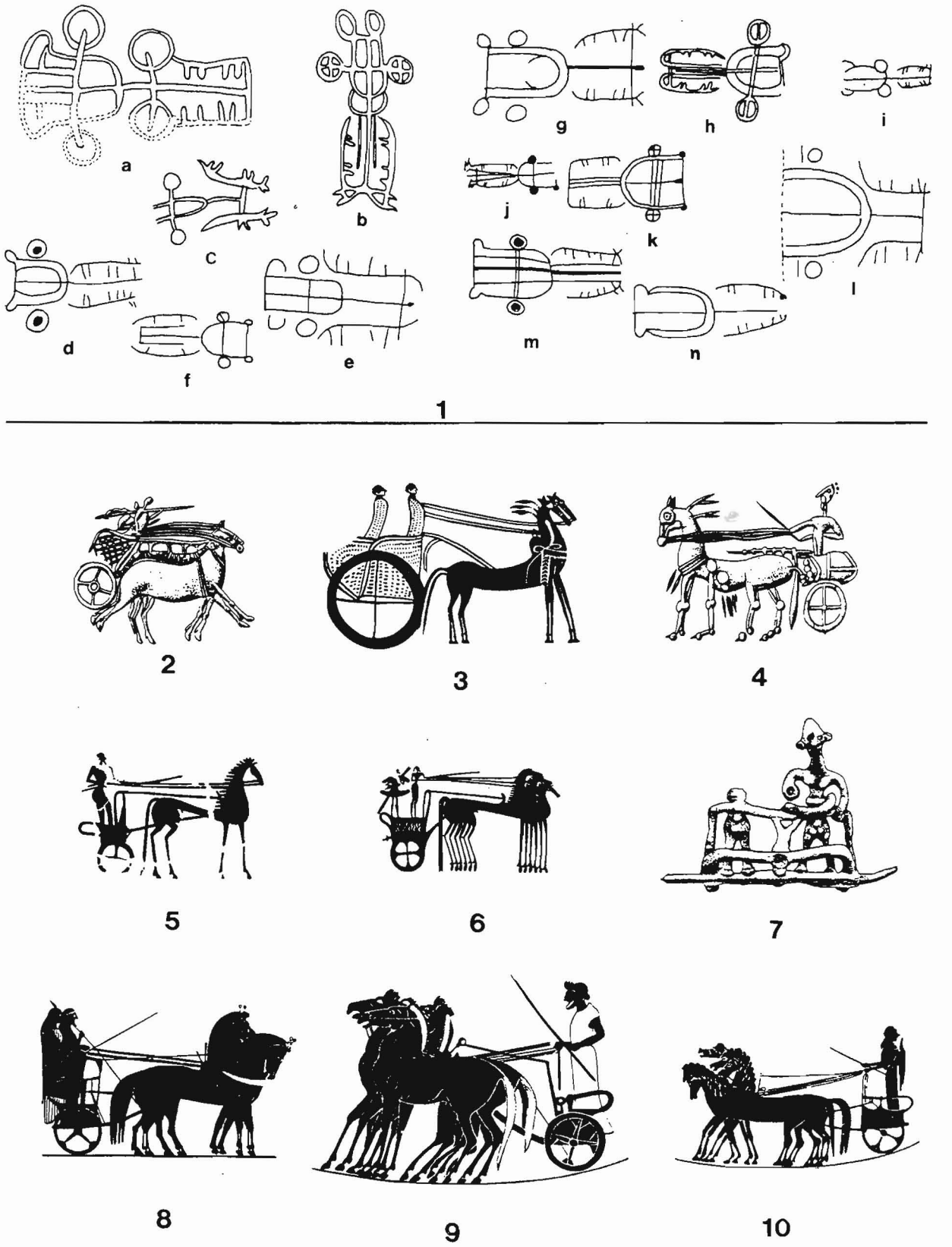

Fig. 1 1. Carros de las estelas del Suroeste (según Celestino, 1985). a) Solana de Cabañas; b) Cabeza de Buey I; c) El Viso IV; d) Fuente de Cantos; e) Cuatro Casas (Carmona); f) Zarza de Montánchez; g) Torrejón del Rubio I; h) El Viso III; i) El Viso I; j) Cabaza de Buey; k) 11. Ategua; 1. Valencia de Alcántara II; m) Zarzacapilla; n) Las Herencias. 2. Sello micénico de Vafio. 3. Cerámica micénica del "estilo pictórico". 4. Sello minoico de Astraku (Creta). 5-6. Vasos del Geométrico ático (s. VIII a.C.). 7. Exvoto de bronce de Olimpia. 8-10. Vasos áticos de figuras negras (s. VI a.C.) (2-10 según Crouwell, Greenhalgh y Vigneron).

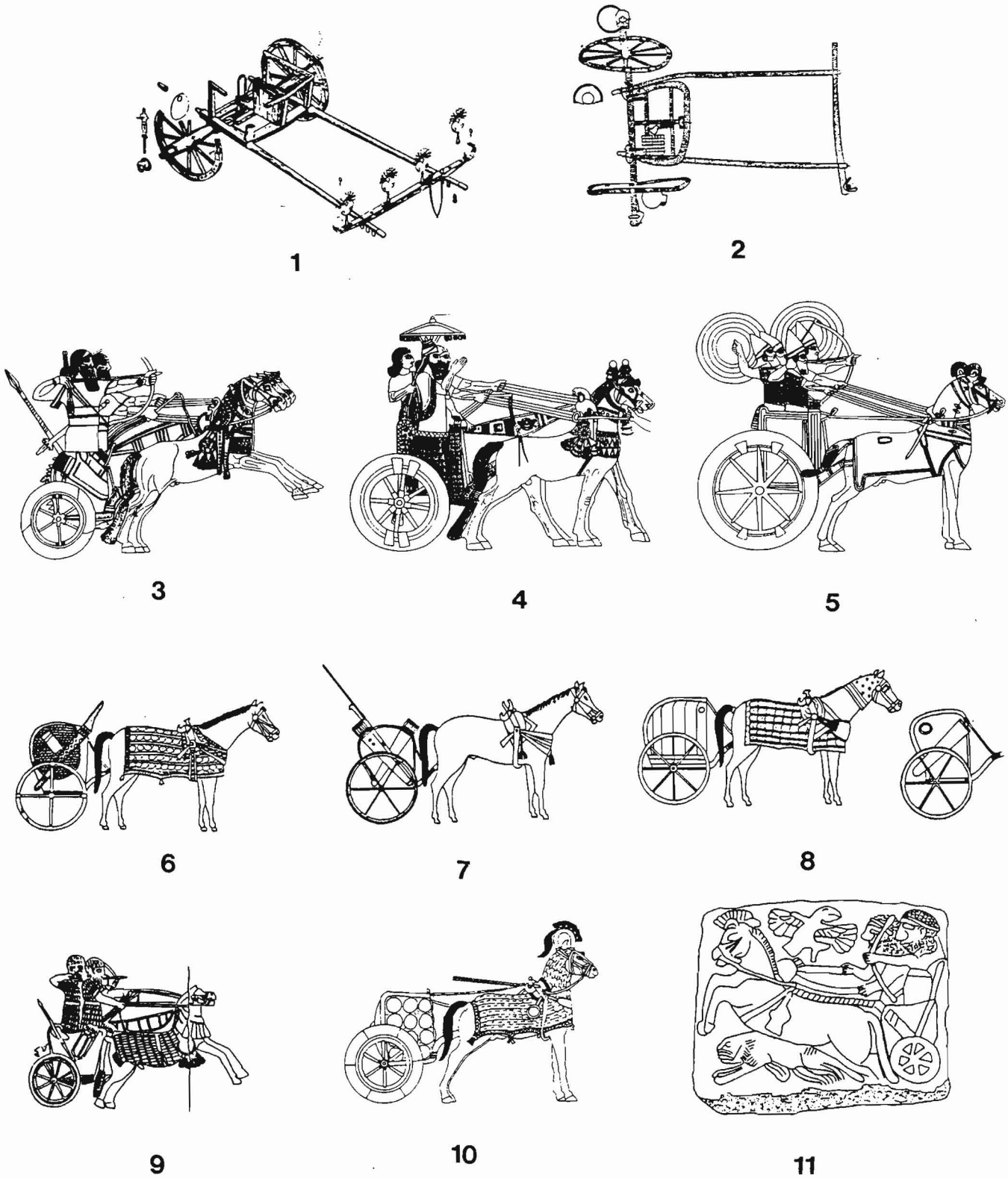

Fig. 2 1-2 Carro A7 de la necrópolis de Salamina (Chipre). 3. Carro asirio de época de Assumasirpal II (s. IX a.C.). 4. Carro asirio de Tiglathpileser III (s. VIII a.C.). 5. Carro asirio de Assurbanipal II (s. VII a.C.). 6. Carro mitannio del s. XV a.C. 7. Carro sirio de Meggido del s. XIII a.C. 8. Carros hititas del s. XIII a.C. según relieves egipcios. 9. Carro sirio de Malatya (s. IX a.C.) 10. Carro neohitita de los ss. X-VIII a.C. 11. Carro sirio de Malatya (s. IX a.C.) (según Amadasi, Stillman y Tallis, Littauer y Crouwel).

BIBLIOGRAFÍA

- ALMAGRO BASCH, M. (1966): *Las estelas decoradas del Suroeste Peninsular.* Bibliotheca Praehistorica Hispana, VIII. Madrid.
- ALMAGRO GORBEA, M. (1977): *El Bronce final y el período Orientalizante en Extremadura.* Bibliotheca Praehistorica Hispana, XIV. Madrid.
- AMADASI, M.G. (1965): *L'iconografía del carro da guerra in Siria e Palestina.* Roma.
- ANATI, E. (1960): "Bronze Age chariots from Europe", *PPS* 26, págs. 50-63.
- BARCELÓ, J.A. (1989): "Las estelas decoradas del Sudoeste de la Península Ibérica". En M.E.: Aubet (ed.), *Tartessos,* Barcelona, págs. 189-208.
- BENDALA GALÁN, M.
  - (1977): "Notas sobre las estelas decoradas del Suroeste y los orígenes de Tartesos", *Habis* 8, págs. 177-205.
  - (1983): "En torno al instrumento musical de la estela de luna (Zaragoza)", *Homenaje al Profesor Martín Almagro Basch,* II, págs. 141-146.
  - (1986): "La Baja Andalucía durante el Bronce Final", en *Homenaje a Luis Siret. Cuevas de Almanzora* 1984. Sevilla, págs. 530-536.
  - (1987): "La civilización tartésica", en *Historia General de España y América,* vol. I.1, Madrid, Ed. Rialp; págs. 592-642.
- BLÁZQUEZ, J.M.
  - (1985-86): "Los escudos con escotadura en V y la presencia fenicia en la costa atlántica y en el interior de la Península Ibérica", *Actas IV Coloquio sobre Lenguas y Culturas paleohispánicas, Veleia* 2-3, págs. 469-497.
  - (1986): "La estela de Monte Blanco (Olivenza, Badajoz) y el origen fenicio de los escudos y de los carros representados en las losas de finales de la Edad del Bronce en la Península Ibérica". *AEspA* 59, págs. 191-198.
- BRONSON, R.C. (1965): "Chariot racing in Etruria". *Studi in Onore di Luisa Banti,* págs. 89-106.
- CELESTINO PÉREZ, S. (1985): "Los carros y las estelas decoradas del Suroeste". *Homenaje a J. Cánovas Pesini,* págs. 45-55. Badajoz.
- CROUWEL, J.H.
  - (1981): *Chariots and other means of Land transport in Bronze Age Greece.* Amsterdam.
  - (1987): "Chariots in Iron Age Cyprus", *Reports of the Department of Antiquities Cyprus,* págs. 101-118.
- DELEBEQUE, E. (1951): *Le cheval dans l'Iliade.* París.
- FERNÁNDEZ CHICARRO, C. (1961): "Una estela del tipo de Solana de Cabañas, hallada en la Provincia de Sevilla", AEspA 34, pág. 163.
- FERNÁNDEZ MIRANDA, M.; OLMOS, R. (1986): *Las ruedas de Toya y el origen del carro en la Península Ibérica.* Madrid.
- GREENHALGH, P.A.L. (1973): *Early Greek Warfare. Horsemen and Chariots in the Homeric and Archaic Ages.* Cambridge.
- KARAGEORGHIS, V. (1969): *Salamis in Cyprus.* London.
- LITTAUER, M.A. (1972): "The military use of the Chariot in the Aegean in the Late Bronze Age", *AJA* 76, págs. 145-157.
- LITTAUER, M.A.; CROUWEL , J.H. (1979): *Wheeled vehicles and ridden animals in the Ancient Near East.* Leiden.
- LÓPEZ CASTRO, J.L. (1993): "Difusionismo y cambio cultural en la protohistoria española: Tarteso como paradigma". En J. ALVAR y J.M. BLÁZQUEZ (eds.) *Los enigmas de Tarteso,* 39-68.

- MUZZOLINI, A.
  - (1988): "Les chars des stéles du sud-ouest de la Péninsule Ibérique, les chars des gravures rupestres du Maroc et la datation des chars sahariens". *Actas del Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar,* I, págs. 361-387.
  - (1991): "The technological evolution from biga to quadriga in the Eastern Mediterranean, the Maghreb and the Sahara: When and Why?". *IInd Deya International Conference of Prehistory.* BAR International Series, 574, págs. 301-320. Oxford.
- PIGOTT, S. (1983): *The Earliest wheeled transport. From the Atlantic coast to the Caspian Sea.* London.
- POWELL, T.G.E. (1976): "South-western Peninsular chariot stelae". En J.V.S. Megaw (ed.) *To illustrate the monuments,* págs. 163-169.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, M.; GALÁN DOMINGO, E. (1991): "Las estelas del Suroeste como hitos de vías ganaderas y rutas comerciales", *TP* 48, págs. 257-273.
- SCHAEFFER, C.F.A. (1969): "Chars de culte de Chypre", *Syria 46,* págs. 267-276.
- VAN BERGH-OSTEURIETH, M. (1972): *Les chars prehistoriques de Val Camonica.*
- VERMEULE, C.C. (1955): "Chariot groups in Fifth-century greek sculpture", *JHS* 75, págs. 104-113.
- VIGNERON, P. (1968): *Le cheval dans l'antiquité gréco-romaine.* Nancy.