EL COMERCIO DEL ESTAÑO ATLANTICO DURANTE EL PERIODO ORIENTALIZANTE

J. ALVAR

El tema que estudiamos en este trabajo presenta unas grandes dificultades iniciales que han de ser superadas para obtener unas conclusiones mínimamente válidas.

La primera de las dificultades es la escasísima documentación –tanto textual como arqueológica– de que disponemos para realizar nuestro estudio. La segunda es la tremenda oscuridad contenida en la información literaria, causada fundamentalmente por la abundancia de topónimos difícilmente localizables. La tercera, la menos importante, es la abrumadora bibliografía dedicada a este tema o a cuestiones adyacentes, como la actividad marítima por el Atlántico, la localización de los nombres geográficos mencionados por los textos, etc. Las conclusiones obtenidas por los distintos autores son tan dispares y la discusión tan profunda que la bibliografía moderna no ayuda en absoluto a la comprensión del problema que tratamos.

Debido a las características de la tercera dificultad hemos optado por dejarla a un lado; por consiguiente, nuestro trabajo se basará exclusivamente en el análisis de los testimonios literarios y arqueológicos. El lector interesado podrá comparar las conclusiones con los resultados de los estudios recientes para obtener así una idea más completa del problema[1].

El objetivo de nuestro trabajo es obtener las conclusiones que nos ofrezca la documentación empleada una vez aclarada la obscuridad a que hemos aludido anteriormente.

No pretendemos en estas páginas solucionar todos los problemas que presenta nuestro tema, ni siquiera trataremos de localizar todos los topónimos mencionados por los autores antiguos; tan sólo queremos aproximarnos al máximo a la información para captar el problema en su verdadera dimensión y conducir las aguas a su cauce normal. De hecho, las fuentes nos proporcionan una visión fidedigna de las navegaciones comerciales por la costa atlántica, que corresponden a un período posterior al de los testimonios arqueológicos correspondientes al Bronce I y al Bronce II. Por ello, frente a lo que es habitual, dejamos de lado la información arqueológica anterior al establecimiento definitivo de los fenicios en la Península Ibérica y utilizamos exclusivamente los materiales coetáneos a la información literaria, es decir, los documentos arqueológicos correspondientes al período orientalizante.

Entre los textos que nos informan sobre actividades comerciales en la fachada atlántica hay uno mencionado por todos los autores y que a nosotros nos interesa por las dificultades que encierra:

Tartessiisque in terminos Oestrumnidum / negotiandi mos erat. Carthaginia etiam colonia et vulgus inter Herculis / agitansncolumnas haec adhibant aequora[2].

Esta es la única alusión que hay de los tartessios participando en las actividades comerciales del Atlántico. Pues bien, este pasaje ha convertido a los tartessios en un pueblo de extraordinarios navegantes[3], que han llegado, incluso, a enseñar el arte de navegar por el Atlántico a los propios fenicios, y que, en ocasiones, han sido considerados como los artífices de las relaciones marítimas entre los distintos pueblos de la fachada atlántica. Sin embargo, los tartessios no son necesarios para explicar la interrelación cultural de las costas europeas del Atlántico durante la edad del bronce[4]. Por ello, no es oportuno utilizar los documentos arqueológicos del Bronce Atlántico como testimonio de la navegación tartéssica.

En el Pseudo-Aristóteles conservamos otra interesante noticia según la cual los fenicios de Cádiz navegaban por el Atlántico[5].

Pero las actividades desarrolladas por estos «fenicios de Cádiz» quedan mucho mejor reflejadas en la obra de Estrabón. Según el geógrafo griego, los habitantes de las Cassitérides cambian tanto el estaño y el plomo, como las pieles por cerámica, sal y utensilios de bronce; este intercambio, según el mismo autor, era monopolio de los fenicios de Cádiz, quienes ocultaban a los demás las rutas que conducían a las islas Cassitérides[6]. Es de destacar que nuestro geógrafo no mencione las navegaciones o el comercio estamnífero de los tartessios al hablar del monopolio gaditano; el argumento *ex silentio* nunca puede ser concluyente, pero no por ello deja de ser sorprendente esta omisión. Posiblemente no hay tal defecto, sino que la pregunta a responder es: ¿desarrollaron los tartessios tales navegaciones o participaron en el comercio del estaño atlántico?

A partir de los escasos datos proporcionados por la información literaria se puede llegar a un intento de reconstrucción que nosotros desarrollamos de la siguiente manera:

Sabemos que unos pueblos poco desarrollados, al menos desde el punto de vista de la construcción naval, participaban en el comercio del estaño, como los habitantes de las Oestrímnidas, que con sus barcos de cuero transportaban el estaño a un lugar convenido para el trueque con los productos llevados desde el SO. peninsular[7]. A este mismo pueblo debe referirse Plinio cuando niega que el estaño se transportara por el Atlántico en barcos de mimbre revestidos con piezas de cuero cosidas, pues como él mismo afirma, el estaño se encuentra en Lusitania y Galicia[8]. Sabemos que los lusitanos también tenían barcos de cuero[9], por lo que podrían ser ellos mismos los intermediarios entre el lugar de producción y de intercambio.

El segundo paso en este sistema comercial era el transporte del estaño desde el lugar de intercambio hasta Gades, donde era almacenado o cargado en los barcos que lo distribuirían por el Mediterráneo. El origen de todo este engranaje estaba en los centros de producción que como ya hemos visto, reciben el nombre de Oestrímnidas o el de Cassitérides, según la fuente empleada. Este hecho es significativo, pues las primeras sólo son mencionadas en la *Ora Marítima* (a menos que los Ostimnios de Estrabón[10] y los Osismios de César[11] sean los mismos Oestrimnios. Aunque así fuera, por la *Ora Maritima* sabemos que este pueblo sufre un desplazamiento de sur a norte, por lo que no sería extraño encontrarlos en la Céltica en el s. I a. C.).

Por el contrario, de las Cassitérides tenemos abundantes referencias en distintos autores antiguos, cuya enumeración consideramos innecesaria[12].

A partir de la información literaria se pueden obtener una serie de conclusiones que se ciñen de forma más o menos estrecha a tres cuestiones que nos parecen capitales para la comprensión del funcionamiento del comercio en la costa atlántica: los comerciantes, los productos comerciales y las rutas. Ahora iremos desenmarañando los aspectos contenidos en cada una de estas cuestiones para llegar a un profundo conocimiento del problema planteado.

1. LOS COMERCIANTES

Hemos visto que las fuentes mencionan en el comercio del estaño a los fenicios de Cádiz, a los tartessios y a otro pueblo que se desplazaba por el Atlántico en barcos de cuero[13]. De la mera exposición de las fuentes llama la atención, como hemos dicho antes, que tan sólo en una ocasión se menciona a los tartessios como participantes en el comercio del estaño[14]. Esta mención ha conducido a algunos autores a pensar que el comercio tartessio por el Atlántico es anterior a la instalación de los fenicios en las costas de la Península Ibérica, como única posibilidad para mantener la veracidad de la noticia[15]. Sin embargo, a nosotros nos parece difícil demostrar estas remotas navegaciones tartéssicas, pues el SO., frente a lo que ocurre con el NO. o el SE., tiene escasa tradición marinera. Las navegaciones atlánticas desde el Bronce Antiguo se vieron dominadas por los pueblos que poseían el barco de cuero, elemental pero efectivo medio de navegación[16]. El SO. sólo adquiere importancia marinera con la instalación de los fenicios en sus costas y especialmente con la creación del puerto gaditano, base de las operaciones mercantiles entre el Atlántico y el Mediterráneo.

Por consiguiente, en nuestra opinión, si la fuente utilizada por Avieno no está equivocada –como en tantas otras ocasiones–, los tartessios no pudieron participar en el comercio del estaño más que como parte integrante del sistema comercial gaditano.

2. LOS PRODUCTOS COMERCIALES

Tan sólo una noticia de Estrabón, pero bastante precisa, nos informa acerca de los productos comerciales intercambiados en las actividades mercantiles. Nos dice el geógrafo griego que los habitantes de las Cassitérides dan a los comerciantes gaditanos estaño, plomo y pieles a cambio de cerámica, sal y utensilios de bronce[17]. No sabemos con seguridad si estos productos eran los mismos que se intercambiaban en épocas anteriores a la del propio Estrabón; es muy probable que así fuera[18], pero a estos productos habría que añadir otros utilizados comúnmente por los fenicios en el comercio con el SO, peninsular, como telas, marfiles, aceite, etc. Sin embargo, se presenta aquí un problema importante debido a que en ninguna de las áreas de producción de estaño aparecen materiales arqueológicos que pudieran relacionarse con el comercio del estaño. Una solución fácil, pero poco convincente, podría llevarnos a afirmar que los productos entregados a cambio del estaño eran perecederos: sal, telas, aceite, etc. Sin embargo, este argumento es difícil de mantener, puesto que la presencia e influencia de los comerciantes en la sociedad indígena se podría captar y documentar, de la misma manera que podríamos detectar la presencia fenicia en el SO. peninsular aunque no hubiésemos tenido ningún tipo de información literaria. Así pues, el comercio del estaño ha tenido que dejar algún rastro en los países productores; probablemente la arqueología no ha dado todavía con los lugares de intercambio

ni con las zonas de influencia. Un posible testimonio arqueológico de la presencia de fenicios en el NO. peninsular, área productora de estaño, es la influencia mediterránea en la orfebrería del NO., aunque no tengamos testimonios de dicha orfebrería más que a partir del s. VII a. C.[19]. Estas influencias artísticas son las que nos ponen sobre la pista de la presencia de elementos extranjeros en áreas geográficas determinadas y nos permiten afirmar que gentes del SO. hispánico visitaban el NO. Estas gentes son, en nuestra opinión, los gaditanos, quienes comerciarían con joyas, además de otros productos ya mencionados, lo que permitiría un determinado desarrollo imitativo en la orfebrería castreña. Pero aún podemos añadir que se han descubierto en el NO. peninsular algunos materiales arqueológicos que deben de estar relacionados con el comercio del estaño, como un aríbalos de vidrio púnico, fechado en el s. VI, procedente del castro O Neixón[20], la cerámica de barniz rojo de Santa Olaya y Coimbra[21], o los denominados «braserillos rituales» de Figueira da Foz[22].

A estos objetos habría que añadir algunos otros –inéditos, según creemos– que hemos podido observar personalmente. En el Museo Provincial de Figueira da Foz se conserva una colección de vasos con pintura, de tipo tartésico, que podríamos fechar en el s. VII a. C. Más interesante aún es un conjunto de cuentas de pasta vítrea, de tipo cartaginés, que se exhibe en el Museo Martín Sarmento de Guimaraes.

Poco a poco se irán multiplicando los restos arqueológicos que documentan la presencia comercial de Cádiz en la zona del NO. peninsular. Ningún finisterre atlántico ha dado tanto material arqueológico del período orientalizante como el hispánico, que a pesar de todo sigue siendo parco. Sin embargo, todos estos datos nos hacen pensar que las fuentes del estaño, en el período orientalizante, no deben ser buscados más lejos.

3. LAS RUTAS DEL COMERCIO

Aún más difícil de precisar que los comerciantes o los productos comerciales son las rutas de comercio establecidas entre la costa SO. de la Península Ibérica y los lugares de intercambio. Y el problema fundamental es que para establecer un itinerario es, obviamente, imprescindible determinar un punto de partida y otro de llegada. El de partida es, lógicamente, Gades, y el de llegada pueden ser bien los centros productores, Oestrímnidas y Cassitérides, bien los lugares de intercambio. Desde nuestro punto de vista y por las razones que desarrollamos más adelante, los gaditanos no llegaban a los centros productores, puesto que los indígenas llevaban el estaño hasta un lugar previamente convenido para realizar el intercambio comercial.

Según la *Ora Maritima,* la distancia entre las Columnas de Hércules y Pyréne[23] es de siete días de navegación para un barco ligero[24], mientras que el trayecto desde las Columnas al cabo Aruio, de dudosa localización, se recorre en cinco días[25]. En el primer caso, la distancia real es de unos 1.100 kms., lo que, al aplicar una simple regla de tres, nos permite afirmar que el cabo Aruio dista 785 kms. de las Columnas. Por consiguiente, el cabo Aruio estaba situado, con bastantes visos de probabilidad, en la desembocadura del río Vouga, donde se encuentra la ciudad portuguesa de Aveiro, o tal vez –puesto que no cabe exactitud matemática– en la desembocadura del Duero, localización algo más septentrional que la anterior e igualmente probable. El cabo Aruio es el punto conocido más cercano a las Oestrímnidas y aunque algunos lugares mencionados en la *Ora Maritima* son localizables, las Oestrímnidas no lo son puesto que desconocemos la distancia en días de navegación que las separan del cabo Aruio. Pero este dato negativo es sumamente significativo para nosotros, según veremos más

adelante. Así pues, las Oestrímnidas pueden ser tanto Galicia como cualquier otro finisterre atlántico; mientras que la identificación de Schulten entre el cabo Aruio y el cabo Ortegal[26], insostenible por la exactitud de las distancias en días de navegación, impedía hasta ahora la localización de las Oestrímnidas en Galicia.

Pero además, no tenemos ninguna seguridad de que Oestrímnidas y Cassetérides sean sinónimos. Si la localización de las Oestrímnidas es dudosa, mucho más lo es la de las Cassitérides, cuya situación desconocían o dudaban los propios autores antiguos[27]. Seguramente esto es debido a que el concepto de Cassitérides tuvo un desplazamiento en el Mundo Antiguo conforme se descubrían nuevos yacimientos estamníferos en las costas atlánticas. Es decir, el nombre de Cassitérides no corresponde al mismo lugar cuando es empleado por Heródoto[28], Estrabón[29] o por Plinio[30], sino que es un concepto abstracto aplicable a muchos lugares concretos. Es decir, Cassitérides son todos aquellos lugares alejados en el Océano de donde se extrae el estaño, y poco importa si es el finisterre hispano, bretón o británico, son todos y ninguno al tiempo. Esta ignorancia tanto sobre las Oestrímnidas como sobre las Cassitérides está motivada por el hecho de que los comerciantes no llegaban hasta los lugares de explotación, sino hasta un punto de intercambio situado en las proximidades del cabo Aruio, es decir, en la desembocadura de los ríos Vouga o Duero, lugar donde empieza la descripción exacta de las costas de la Península Ibérica en la *Ora Maritima,* quedando cubiertos por una densa niebla todos los lugares situados al norte de ese punto. Del cabo Aruio hacia el N. el navegante inspirador de la descripción de las costas peninsulares no conoce más que algunos datos sueltos.

Nuestra hipótesis puede verse reafirmada si tenemos en cuenta que el comercio del estaño se llevaba a cabo también por vía terrestre. En este segundo sistema comercial eran los tartessios quienes transportaban el estaño, según nos hace saber Escimno de Quíos, quien, siguiendo a Eforo, afirma que Tartessos traía el estaño aluvionario de la Céltica[31]. El itinerario terrestre tiene una clara confirmación arqueológica según demuestra la distribución de los denominados jarros tartésicos y de los braserillos rituales, que se dirigen hacia el N., marcando aproximadamente lo que más tarde será la vía de la Plata. El más septentrional de los jarros se ha encontrado en Coca, y los braserillos en Sanchorreja y el Berrueco, lo que puede demostrar la penetración de influencias tartésicas prácticamente hasta la margen izquierda del Duero[32], donde se realizarían las transacciones comerciales entre los tartessios y los intermediarios indígenas.

Podemos concluir, pues, que el comercio del estaño se realizaba por una soble vía terrestre y marítima, organizada la primera por Tartessos, que transportaba el preciado metal desde el Duero hasta su capital y de allí a Cádiz de donde salía, junto con el estaño de la ruta marítima, a los principales lugares del Mediterráneo. Sin embargo, la creación de una ruta a través de la Galia por parte de Massalia, la colonia focense con un comercio cada vez más floreciente, colapsó la fuente de abastecimiento céltica del estaño tartésico. La nueva ruta unía la desembocadura del Ródano con la del Sena o del Loira por medio de un camino que se recorría en treinta días, según Diodoro Sículo[33]. La falta de materia de intercambio en Tartessos provoca una crisis en la estructura económica de la región; Cádiz se ve obligada a abandonar el mercado tartésico, lo que tal vez provocó una reacción de tipo bélico por parte de las jerarquías políticas del reino hispánico –momento que pudiera verse reflejado en la noticia de Macrobio[34] sobre el rey Theron, que ataca Cádiz, y en Justino[35]–. Pero las consecuencias de este proceso afectan decisivamente a Cádiz que se vería imposibilitada a mantener el ritmo de abastecimiento seguido hasta ese momento. Tras una

breve situación de inactividad comercial interviene Cartago, bien por iniciativa propia, bien por invitación de Cádiz, para reorganizar todo el sistema económico partiendo de la información obtenida de los viajes exploratorios de Himilcón y Hannón en busca de nuevas fuentes de riqueza que abastecieran suficientemente el Mediterráneo y que evitarán un nuevo colapso económico.

La vía marítima, monopolio de los gaditanos, se prolongaba por el Mediterráneo, formando así lo que se ha venido a llamar «la ruta del metal mediterráneo-atlántica» o «la ruta de los dos mares»[36], cuyo eje de flexión era, precisamente, Cádiz[37]. El tramo atlántico de esta ruta llegaba hasta la desembocadura del Vouga o del Duero, límite máximo confirmado tanto por la aparición de braserillos rituales y cerámicas de barniz rojo, como por el análisis de la información literaria.

Los gaditanos, en esta época, no tenían necesidad de alargar sus viajes hasta la Bretaña francesa o Cornualles, cuando a cinco días de navegación encontraban tanto estaño como les era necesario. Que podían efectuar el viaje hasta Cornualles es evidente, pero que la rentabilidad económica de ese viaje sería escasa, también lo es.

Himilcón, el explorador cartaginés, fue enviado por su ciudad para reorganizar el sistema comercial, acabar con el intermediario indígena y suplir la contribución tartésica –ahora perdida para siempre– llegando a las fuentes del estaño, es decir, dominando los más lejanos centros productores para satisfacer la demanda cada vez más grande. Lo que no sabemos es si su viaje estuvo acompañado por el éxito; los recuerdos que de él se conservan parecen indicar lo contrario [38], tal vez como barrera psicológica creada por Cartago para oscurecer su extraordinario descubrimiento y evitar que intrépidos navegantes se aventurasen por las aguas del Océano llegando a establecer un comercio competitivo.

NOTAS

[1] La bibliografía más importante sobre este tema puede encontrarse en J. Ramin, *Le problème des Cassitérides et les sources de l'étain occidental depuis les temps protohistoriques jusqu'au début de notre ère,* París, 1965, pp. 123-136. Aunque faltan algunas obras importantes como: M. Fernández, «Las Cassitérides. Apuntes para la prehistoria de Asturias», *Bol. Est. Asturianos,* I, 1974. F. López Cuevillas y F. Bouza Brey, *Os Oestrimnios, os Saefes e a ofiolatria en Galizia,* La Coruña, 1929. Simões de Paula, «Tartesso e a rota do estanho», *Est. Iber. Atlante,* Saô Paulo, 1940. Maciñeira, *Bares. Puerto hispánico de la primitiva navegación occidental,* Santiago, 1947. L. Montenegro, «Cassiterides», *Emerita,* 18, 1950, p. 1-17. J. Gagé, «Gadés, l'Inde et les navigations atlantiques dans l'Antiquité», *R. H.,* 205, 1952, pp. 189-216. F. López Cuevillas, «La Oestrimnida y sus relaciones marítimas», *CEG,* 24, 1953, pp. 5-44. F. J. Velasco, *Oestrymnis,* Braga, 1956, etc.

Para la bibliografía más reciente, cfr. J. Blázquez, *Tartessos y los orígenes de la colonización fenicia en occidente,* Salamanca, 1975, p. 50, n. 1; p. 53, n. 4 y pp. 253-258. Véase, además, J. J. Jully, «Le marché du métal en Mediterranée occidentale au premier age du fer: Semites et Etrusques», *Op. Rom.,* 6, 1968, p. 27-57.

[2] Avieno, *O. M.,* v. 113-116. A. Schulten, *FHA,* I, p. 60.

[3] García y Bellido, «Tartessós» en R. Menéndez Pidal, *Historia de España. I España Protohistórica,* Madrid, 1952, p. 288.

[4] Cfr. J. Alvar, *La navegación prerromana en la Península Ibérica: colonizadores e indígenas,* Madrid, 1981, pp. 181-184.

[5] Ps. Arist., *De Mirab. auscult.,* 136.

[6] Estrabón, III, 1, 8; III, 5, 11.

[7] Véase, por ejemplo, Avieno, *O. M.,* v. 98 y ss.

[8] Plinio, XXXIV, 156. La incredulidad de Plinio, en esta ocasión, nos ha proporcionado una valiosísima noticia.

[9] Estrabón, III, 3, 7.

[10] Estrabón, I, 4, 5. Sobre los Ostideos (Estrabón, I, 4, 3) y sobre los Ostimnios, cfr. F. Lasseerre, «Ostiéens et Ostimniens chez Pythéas», *Mus. Helv.,* 20, 1963, pp. 107-113.

[11] César, *B. G.*, III, 9, donde aparecen aliados a los vénetos.

[12] Esta enumeración puede encontrarse, por ejemplo, en L. Monteagudo, «Casitérides», *Emerita*, XVIII, 1950, pp. 1-17, o en J. Ramín, *op. cit.*, pp. 51-89.

[13] Avieno, *O. M.*, v. 98-100.

[14] Avieno, *O. M.*, v. 113.

[15] Cfr., por ejemplo, A. García y Bellido, «Tartessós», en R. Menéndez Pidal, *Historia de España*, t. I, 2, p. 288.

[16] J. Alvar, *op. cit.*, pp. 180-184; 191-192; 226-234.

[17] Estrabón, III, 5, 11.

[18] Sobre el antiguo comercio de la sal, véase, por ejemplo, J. Briard, *L'age du Bronze en Europe barbare. Des mégalithes aux Celtes*, Toulouse, 1976, pp. 330-332.

[19] Cfr. A. Blanco Freijerro, «Origen y relaciones de la orfebrería castreña», *CEG*, 36-38, 1957, especialmente pp. 267-301. La fecha del s. VII, la tenemos documentada en el tesoro de Sines (cfr. A. García y Bellido, «Algunas novedades de la arqueología púnico-tartéssica», *AEArq.*, 43, 1970, pp. 23-28). Para la orfebrería en general véase J. Maluquer, «Desarrollo de la orfebrería prerromana en la Península Ibérica», *Pyrenae*, 6, 1970, pp. 79-109.

[20] Cfr. A. Romero Masiá, *El habitat castreño*, Santiago, 1976, p. 9.

[21] E. Cuadrado, «Origen y desarrollo de la cerámica de barniz rojo en el mundo tartésico», *Tartessos y sus problemas, V Symp. Intern. de Prehistoria Peninsular*, Barcelona, 1969, p. 285 y fig. 13. Cfr. J. M. Blázquez, *Tartessos...*, p. 296.

[22] Cfr. J. P. Garrido y E. M. Orta, *Excavaciones en la necrópolis de la «Joya» (Huelva)*. Exc. Arq. de España, n.º 91, Madrid, 1978, p. 176, fig. 106.

[23] La localización exacta de Pyrense nos es desconocida. Tal vez sea Emporion, como sugiere J. Hind, «Pyrene and the date of the Massaliot Sailing Manuel», *Rivista Storica dell'Antichitá*, 2, 1972, pp. 39-52. Aunque esta identificación no fuera correcta, la localización de Pyrene no debe andar muy lejos de esa localidad.

[24] Avieno, *O. M.*, v. 562-565.

[25] Avieno, *O. M.*, v. 160-164.

[26] A. Schulten, *FHA*, I, p. 101.

[27] Cfr., por ejemplo, Heródoto, III, 115, que reconoce expresamente su ignorancia; Estrabón, III, 5, 11, frente a lo que él mismo sostiene en II, 5, 15; etc.

[28] Heródoto, III, 115.

[29] Estrabón, III, 5, 11; II, 5, 15. Como hemos apuntado antes, ni siquiera el propio Estrabón sitúa las islas Cassitérides siempre en el mismo lugar, lo que demuestra que él mismo no sabe bien dónde estaban, o que cualquier yacimiento de estaño en el Atlántico podía recibir el nombre de Cassitéride.

[30] Plinio, IV, 119.

[31] Escimno, v. 164-166 (Müller, *GGM*, I, p. 201). Cfr. J. Ramin, *op. cit.*, pp. 61-62.

[32] Cfr. J. P. Garrido y E. M. Orta, *Excavaciones en la Necrópolis de «La Joya» (Huelva)*, II, Exc. Arq. en España, n.º 96, Madrid, 1978, p. 172, donde puede encontrarse un mapa actualizado de jarros tartésicos. Para la bibliografía anterior cfr. J. M. Blázquez, *Tartessos*, pp. 59-88 y mapa 1. Para los braserillos rituales véase Garrido y Orta, *op. cit.*, p. 176, fig. 106.

[33] Diodoro, V, 22. Cfr. F. Villard, *La céramique grecque de Marseille (VIe-IVe siécle). Essai d'histoire économique*, París, 1960, pp. 154-158. Véase así mismo, J. Ramín, *op. cit.*, pp. 86-87, donde se encontrará abundante bibliografía.

[34] *Sat.* 1, 20, 12.

[35] 44, 5, 1.

[36] Cfr. J. J. Jully, «Le marché du métal en Méditerranée occidentale au premier âge du fer: Sémites et Etrusques», *Op. Rom.*, 6, 1968, p. 56.

Esta ruta se documenta arqueológicamente por el hallazgo de la Ría de Huelva, fechado entre finales del s. IX y mediados del VIII, aunque con gran controversia.

[37] Cfr. J. Alvar, *op. cit.*, p. 190.

[38] Avieno, *O. M.*, v. 115-129. Sin embargo, G. Ch. y C. Picard, *Vie et mort de Carthage*, París, 1970, p. 101, afirman que Himilcón llegó a fundar colonias en la costa galaico-portuguesa y que pervivieron más tiempo que los africanos de Hannón.

Un posible recuerdo de estas fundaciones lo constituye la legendaria tradición de los habitantes del pueblecito pesquero de Nazaré, en la costa portuguesa al norte de Lisboa, según la cual se consideran descendientes de los fenicios.