

Capítulo 1

Los viajes en el mundo micénico

Eugenio R. Luján Martínez

1. INTRODUCCIÓN

El mundo micénico ha sido denominado con razón “la primera civilización europea”¹. Se trata, efectivamente, de una cultura desarrollada por una población que, llegada en último término de fuera de la Península Balcánica, acaba por asentarse en el Peloponeso, siendo allí donde llegará a adquirir sus rasgos más característicos, para expandirse posteriormente a Creta y a otras islas del Egeo y manteniendo intensos contactos comerciales con los pueblos del Mediterráneo, tanto oriental como occidental.

El marco cronológico de esta civilización abarca, aproximadamente, del 1600 al 1100 a. C., constituyendo su periodo de máximo esplendor los siglos XIV y XIII a. C., una vez que el mundo micénico ha dejado de estar limitado a la Grecia continental y, desde mediados del siglo XV, se ha convertido en el sucesor de la civilización minoica en la cuna de ésta, la isla de Creta, erigiéndose así en la gran potencia marítima del Mediterráneo oriental, pero mirando también hacia occidente. Como veremos, los micénicos llegaron con seguridad a Sicilia y la Península Itálica y quizá también hasta ese lejano confín occidental del Mediterráneo que es España.

¹ Así, por ejemplo, en el catálogo de la exposición *El mundo micénico*, celebrada en el Museo Arqueológico Nacional de Madrid entre enero y febrero de 1992, cuyo subtítulo era “Cinco siglos de la primera civilización europea”.

Para estudiar los viajes en el mundo micénico contamos básicamente con dos fuentes de información:

- a) En primer lugar, nos proporcionan una abundante información los hallazgos arqueológicos. Por ejemplo, la dispersión de la cerámica micénica por el Mediterráneo, las representaciones iconográficas de los propios vasos o las excavaciones de pecios antiguos nos aportan datos de capital importancia a la hora de valorar el papel de los viajes en el mundo micénico.
- b) En segundo lugar, hay que tener en cuenta que la civilización micénica tuvo escritura. Parece que en esto los micénicos, como en tantas otras cosas, son deudores de la civilización minoica, pues los textos micénicos que se nos han conservado están escritos en un sistema que hoy denominamos escritura “lineal B” y que parece ser la adaptación para escribir griego, que era la lengua hablada por los micénicos, de la escritura “lineal A” utilizada en Creta con anterioridad a ellos. Los textos en lineal B, es decir, las tablillas y otros documentos que con finalidad administrativa² se han conservado en diferentes centros palaciales, fundamentalmente Cnoso, Pilo y Tebas, pero también en Micenas, Tirinto y La Canea, son también una importante fuente de información para el tema que nos ocupa. Estos documentos reflejan una variedad arcaica de griego y pueden ser leídos desde que Michael Ventris descifró su sistema de escritura en 1953.

A esta información contemporánea al mundo micénico podemos añadir también la información literaria que nos proporcionan los textos griegos del primer milenio, posteriores en varios siglos a la época micénica. Esto resulta posible en la medida en que los ecos que del mundo micénico han llegado hasta la Grecia del primer milenio y se han conservado, sobre todo, en los poemas homéricos³.

Si hay un libro de viajes por excelencia en la cultura occidental, éste es, sin duda, la *Odisea*, de forma que podríamos suponer que ésta ha de ser también una fuente fundamental para nuestro conocimiento de los viajes en el mundo micénico. De hecho, hoy en día nadie cuestiona que se pueden rastrear huellas del pasado micénico en la *Iliada* y la *Odisea*, pero en muchos casos lo que resulta verdaderamente difícil es dilucidar cuáles de los elementos que aparecen en los

² Todos los textos micénicos conservados tienen una finalidad contable o administrativa en relación con el funcionamiento de los diferentes centros palaciales, con la excepción de los breves textos pintados sobre jarras. Presentaciones generales sobre la documentación micénica pueden encontrarse en todos los manuales. En español se pueden mencionar las de Panagl 1992, Darcque 1992a, Ruipérez – Melena 1990: 37-70 y Bernabé – Luján 2006: 3-12. Sobre las jarras véase el reciente trabajo de van Alfen 2008.

³ Para un panorama general en español véase Darcque 1992b.

poemas homéricos se remontan realmente a la época micénica. Si no se tienen las debidas precauciones, se corre el riesgo de cometer anacronismos al retrotraer sin más al segundo milenio a. C. los abundantes datos que la épica homérica nos transmite acerca de la expedición militar a Troya, de los *nóstoi* o viajes de regreso de los héroes griegos tras el final de la contienda o del comercio en el Mediterráneo antiguo, en general. Téngase en cuenta, por ejemplo, que en la *Odisea* hay referencias al destacado papel de los fenicios en el comercio en el Mediterráneo oriental, una situación que sabemos por los datos históricos que se corresponde ya con el primer milenio a. C. Así pues, los poemas homéricos pueden ofrecernos una cierta orientación a la hora de plantearnos cómo eran los viajes en el mundo micénico, pero debemos ser cautos y no extrapolar directamente los datos que nos proporcionan.

En otro orden de cosas, para contextualizar adecuadamente los datos de que disponemos acerca de los viajes en el mundo micénico, debemos plantearnos cuáles debían ser las finalidades o motivaciones básicas por las que se realizaban esos viajes. Al igual que sucede con otras culturas del mundo antiguo, podemos asumir que éstas eran básicamente:

1. Relaciones comerciales.
2. Relaciones políticas.
3. Control administrativo.
4. Expediciones militares.

Hay que señalar, no obstante, que con frecuencia las razones políticas y comerciales debían entremezclarse a la hora de planificar y realizar un viaje, como tendremos ocasión de ir viendo con los ejemplos concretos que analizaremos.

Naturalmente, además de esas cuatro finalidades, no podemos descartar la existencia de viajes privados por razones varias, entre ellas las peregrinaciones religiosas a afamados y lejanos santuarios, o bien por mera curiosidad o afán de conocimiento, como sucederá en el mundo griego posterior con viajeros famosos como Solón o Heródoto, pero por la naturaleza de la documentación con la que debemos trabajar para esta fase de la historia antigua de Grecia resulta mucho más complicado asomarse a este otro tipo de motivaciones más personales, ya que de ellas difícilmente podrán hallarse rastros arqueológicos o indicios en los textos de que disponemos.

Por otro lado, al igual que en otros ámbitos de la sociedad y de la cultura micénica, cabe suponer que en cuestiones de viajes también existieron diferencias a lo largo de los varios siglos en los que estuvo viva esta civilización e, igualmente, entre los diferentes centros micénicos. Sin embargo, en este trabajo no vamos a intentar profundizar en esas diferencias, sino que procuraremos ofrecer un panorama general sobre el viaje en el mundo micénico.

2. LAS RELACIONES INTERIORES Y EL TRANSPORTE TERRESTRE

Comenzamos por ocuparnos de los desplazamientos y viajes entre territorios cercanos, intentando dilucidar cuáles son los distintos tipos que aparecen reflejados en la documentación disponible y, en la medida en que nos lo permita esa documentación, qué medios de transporte y vías de desplazamiento eran utilizados.

2.1. Viajes internos

La organización administrativa y económica de los reinos micénicos, así como la propia dinámica social, exigían toda una serie de desplazamientos dentro del territorio controlado por cada uno de ellos. A partir de la información que contienen las tablillas escritas en lineal B podemos analizar algunas de esas realidades.

Por ejemplo, en el caso del reino de Cnoso parecen haber tenido un papel especialmente importante unos personajes a los que se denomina habitualmente con el término inglés “collectors”. Básicamente estos “collectors” están encargados del control de rebaños de ovejas, así como de la producción de lana y de manufacturas textiles elaboradas con esa lana, aunque también aparecen relacionados con algunos otros productos. Se ha debatido cuál era exactamente la función que desempeñaban dentro de la economía palacial, sobre todo si eran realmente los propietarios de tales rebaños o bien éstos les eran puestos a su cargo por el palacio, ya fuera que se tratara de funcionarios locales o de funcionarios del palacio⁴. En cualquier caso, desde el punto de vista que ahora nos interesa, los “collectors” parecen actuar en ocasiones como una especie de intermediarios entre los habitantes del territorio o territorios que cada uno de ellos controla y el palacio, lo que implicaría que se producían desplazamientos entre las localidades respectivas y el centro palacial.

Por poner un ejemplo concreto, uno de estos personajes, de nombre *we-we-si-jo* (*Werwesios*), aparece frecuentemente en las tablillas de la serie De de Cnoso controlando rebaños en varias localidades, entre ellas, *da-wo*, *da-*22-ro*, *da-ra-ko*, *su-ri-mo* y *pa-i-to* (Festo) y es mencionado, además, en tablillas de

⁴ Entre la abundante bibliografía sobre estos personajes destacamos los trabajos de Bennet 1992, Killen 1995, Olivier 2001 y Rougemont 2001. Para una visión general y su contextualización dentro de la economía micénica pueden consultarse, entre los trabajos recientes, los de Varias 2002-2003: 36-37, Lupack 2006: 89-96 y Shelmerdine 2008: 132.

personal femenino encargado de diferentes tareas relacionadas con la fabricación de tejidos (series Ak y Ld), así como en registros de lana (serie Od), lo cual nos da una idea de su actividad en este ámbito y nos permite suponer los desplazamientos que ésta conllevaba.

En el caso de Pilo, por lo que respecta a la información sobre desplazamientos internos, quizá los datos más interesantes sean los que aportan tres tablillas, concretamente PY Vn 20, Cn 608 y Jn 829. En ellas aparece la misma secuencia de nueve topónimos en el mismo orden⁵. Reproducimos a continuación los textos de las dos primeras:

PY Vn 20	PY Cn 608
.1 o-a ₂ , e-pi-de-da-to	.1 jo-a-se-so-si , si-a ₂ -ro
.2 pa-ra-we-wo , wo-no	.2 o-pi-da-mi-jo
.3 pi-*82-de 50	.3 pi-*82 SUS+SI 3
.4 me-ta-pa-de 50	.4 me-ta-pa SUS+SI 3
.5 pe-to-no-de 100	.5 pe-to-no SUS+SI 6
.6 pa-ki-ja-na-de 35	.6 pa-ki-ja-si SUS+SI 2
.7 a-pu ₂ -de 35	.7 a-pu ₂ -we SUS+SI 2
.8 a-ke-re-wa-de 30	.8 a-ke-re-wa SUS+SI 2
.9 e-ra-to-de 50	.9 e-ra-te-i SUS+SI 3
.10 ka-ra-do-ro-de 40	.10 ka-ra-do-ro SUS+SI 2
.11 ri-jo-de 20	.11 ri-jo SUS+SI 2

Como se puede observar comparando los textos de las dos tablillas a partir de la línea 3, nos encontramos con los mismos topónimos en una y otra, solo que en diferentes casos morfológicos: en PY Vn 20 aparecen en acusativo seguidos de la partícula *-de*, que indica dirección, mientras que el caso morfológico en que están en PY Cn 608 es el locativo, que expresa lugar en donde. Además, cada tablilla hace referencia a productos diferentes: la primera, a vino y la segunda, a

⁵ En alguna tablilla más aparece parte de estos topónimos también en el mismo orden. En PY Jn 829 el séptimo topónimo es *ro-u-so* en vez de *e-ra-to*, por lo que se ha supuesto que fuera un nombre alternativo para la misma localidad. Sobre estas secuencias de topónimos y su interpretación pueden consultarse en español los trabajos de Chadwick 1977: 65-67 y Ruipérez –Melena 1990: 112-120.

cebones. Damos a continuación la transcripción y traducción de los encabezados de cada una de las tres tablillas:

- PY Vn 20: o-a₂ e-pi-de-da-to pa-ra-we-wo wo-no
 hōha epidédastos pa-ra-we-wo(?) woīnos
 “así se ha distribuido el vino *pa-ra-we-wo (?)*”
- PY Cn 608 jo-a-se-so-si si-a₂-ro o-pi-da-mi-jo
 hōs asēsonsi sihálons opidámioi
 “así cebarán a los cebones los residentes”

A partir de la identificación de algunos de estos topónimos y su localización, se ha podido determinar que, en realidad, la secuencia está organizada geográficamente, de norte a sur, enumerándose así las localidades que se encuentran en la franja costera del reino de Pilo. Sin embargo, la tercera tablilla mencionada, PY Jn 829, ofrece un listado más largo de topónimos. Reproducimos su texto a continuación:

- .1 jo-do-so-si , ko-re-te-re , du-ma-te-qe ,
- .2a -e-we-qe
- .2 po-ro-ko-re-te-re-qe , ka-ra-wi-po-ro-qe , o-pi-su-ko-qe , o-pi-ka-pe-
- .3 ka-ko , na-wi-jo , pa-ta-jo-i-qe , e-ke-si-qe , a₃-ka-sa-ma
- .4 pi-*82 , ko-re-te , AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .5 me-ta-pa , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3 [] *vacat*
- .6 pe-to-no , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .7 pa-ki-ja-pi , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .8 a-pu₂-we , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .9 a-ke-re-wa , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .10 ro-μ-so , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .11 ka-ra-do-ro , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .12 ri-ljo , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .13 ti-mi-to-a-ke-e , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .14 ra-]wa-ra-ta₂ , ko-re-te AES M 2 N 3 po-ro-ko-re-te AES N 3
- .15 sa-]ma-ra , ko-re-te AES M 3 N 3 po-ro-ko-re-te N 3
- .16 a-si-ja-ti-ja ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te N 3
- .17 e-ra-te-re-wa-pi , ko-re-te AES M 2 po-ro-ko-re-te N 3
- .18 za-ma-e-wi-ja , ko-re-te AES M 3 N 3 po-ro-ko-re-te N 3
- .19 e-re-i , ko-re-te AES M 3 N 3 po-ro-ko-re-te N 3
- .20-.22 *vacant*

Nos encontramos en este caso con una tablilla que indica la conscripción de bronce de los templos por parte de altos funcionarios con el fin de fabricar armas, según podemos deducir del encabezado de la tablilla (líneas 1-3), que podemos traducir de este modo: “así darán los coretes, dumantes, procoretes, claveros, encargados de los higos y encargados de las barcas bronce del templo como puntas para jabalinas y lanzas”

Comparándola con las dos tablillas anteriores, se observa que a partir de la lín. 13 comienza una serie de topónimos que no se encuentra en aquéllas. En realidad, parece que tenemos aquí el listado de la segunda provincia que comprendía el reino de Pilo, según se ha podido deducir del estudio comparado de estos listados con otros datos que se encuentran en las tablillas.

Sabemos, además, cómo se denominaban esas dos provincias, la costera y la del interior, cuyos nombres se documentan en la tablilla PY Ng 319 y 332: *de-we-ro-a₃-ko-ra-i-ja* y *pe-ra₃-ko-ra-i-ja*, que debemos interpretar seguramente como *Deweroaigolaīa* y *Peraigolaīa* o similares y que podríamos traducir, respectivamente, como “provincia de acá” (cf. griego *deūro* “aquí”) y “provincia de allá” (cf. griego *pérā* “más allá”) o, utilizando los términos que más tarde emplearían los romanos, *provincia citerior* y *provincia ulterior*. La segunda parte de la denominación debe estar relacionada con el nombre *Aigaléon* que tuvo posteriormente la cordillera que separa la zona del litoral de la llanura de Mesenia.

Desde el punto de vista histórico, esta organización del territorio del reino de Pilo debe reflejar su expansión desde la llanura litoral, que es donde se sitúa la propia ciudad de Pilo, hacia el interior. Pero desde la perspectiva que ahora nos interesa, nos está indicando un adecuado conocimiento de la geografía del reino que suponía la organización de una serie de controles administrativos y económicos por toda esta área geográfica, con los subsiguientes desplazamientos desde unos lugares a otros.

Manteniéndonos en el reino de Pilo, si recorremos otra vez las listas de topónimos que encontramos en las tres tablillas que acabamos de estudiar, veremos que en ellas se menciona la localidad de *pa-ki-ja-na*. Tiene ya de por sí un nombre parlante, *Sphagiānā*, relacionable con el sustantivo griego *sphagē* “sacrificio”. Sabemos, en efecto, que esta localidad era un importante centro cultural, muy cercano, además, a Pilo, de la que al parecer distaba únicamente unos 3 km, si su identificación con el sitio arqueológico micénico de las afueras de la actual localidad de Khóra es correcta, como se acepta generalmente⁶.

Seguramente allí tenían lugar importantes ceremonias religiosas de Pilo, ya que el nombre de esta localidad aparece frecuentemente mencionado en las tablillas de este centro, por ejemplo en relación con ofrendas de aceite o entregas de cebada. Incluso, un nombre de mes del calendario pilio lleva el nombre de la localidad: *pa-ki-ja-ni-jo-jo me-no Sphagiānoīo mēn^hós* (PY Fr 1224). Seguramente

⁶ Véase *DMic.*, s.u. *pa-ki-ja-ne*, con las referencias bibliográficas que allí se encuentran.

esto es debido a que en ese mes tenía lugar la celebración religiosa más importante del santuario de esa localidad. Debemos, imaginar, por tanto, dada, además, la cercanía entre ese importante centro religioso y la capital, Pilo, que eran frecuentes los desplazamientos para la celebración de rituales y participación en las diversas ceremonias religiosas, lo cual nos permite hacernos una idea de los viajes que debían tener lugar en el mundo micénico por motivos de tipo religioso.

2.2. Las relaciones entre centros micénicos

También hay que contar con que debieron existir relaciones entre los diferentes centros palaciales micénicos. En el caso de Pilo, Micenas y Tirinte, las localidades se encuentran geográficamente demasiado cerca como para pensar que entre ellos no existía ninguna relación. En los últimos años, por ejemplo, se ha investigado la relación de Micenas con otros centros de la Argólida (Varias, en prensa).

No obstante, entre los textos conservados en lineal B tenemos una única mención explícita de envíos de un centro micénico a otro. Se trata de una tablilla de Micenas (MY X 508) en la que se lee lo siguiente:

.a] te-qa-de , ta [
]ze-ta , / pu-ka-ta-ri-ja ma-ri-ne[

Aunque la tablilla está rota, resulta de gran interés la secuencia *te-qa-de* (*Thēg^wans-de*), es decir, “a Tebas”, lo que indica que tal localidad era el destino de las materias que se registran en la tablilla. Los *pu-ka-ta-ri-ja* (*puktália*) son probablemente los típicos faldellines con que los *Keftiu* aparecen en las representaciones de tumbas egipcias a las que hacíamos mención más arriba. Así pues, esta interesante tablilla nos proporciona evidencia de la relación entre dos centros micénicos diferentes, Micenas y Tebas⁷.

2.3. El transporte terrestre

Debemos plantearnos ahora cómo se llevaban a cabo estos desplazamientos por tierra. Sabemos que los diferentes reinos micénicos contaban con una red de caminos que comunicaba los centros palaciales con las localidades que se halla-

⁷ Olivier 1996-97: 276-280 ha criticado esta interpretación, que es la mayoritaria, y defiende que podría tratarse de cualquier otra localidad homónima y no necesariamente la Tebas de Beocia. En contra de esta argumentación puede leerse Varias 2002-2003: 33-34.

ban bajo su control y que debían permitir el transporte de mercancías entre unos y otros. Existían, además, algunos caminos que ponían en relación el territorio controlado por los diferentes centros palaciales. Centrándonos como ejemplo en el caso de la Argólide, se han podido explorar algunas de estas vías de comunicación que unían asentamientos micénicos y se ha podido determinar con bastante verosimilitud el trazado de otras, como se muestra en el mapa de la Figura 1.

Lógicamente, debemos pensar que el tránsito a pie era tan frecuente como lo sería después en la Grecia clásica. Igualmente, debían emplearse monturas y animales de tiro. De entre los animales que podían ser utilizados para este fin, son varios los que aparecen mencionados en las tablillas micénicas, concretamente caballos (*i-qo* = *ikk^woi*, cf. griego *híppos*; *po-ro pōloi* “potros”), asnos (*o-no* = *ónoi*), mulas (dat. plu. *e-mi-jo-no* = *hēmiónoihi*) y bueyes (ac. plu. *qo-o* = *g^wóons*, cf. griego *boûs*).

El transporte de mercancías debía realizarse en carros y carretas. Estamos bastante bien informados acerca de los carros micénicos, ya que contamos, por un lado, con representaciones de carros en la cerámica micénica (véase, por ejemplo, la imagen de la Figura 2) y, por otro, las tablillas nos ofrecen una información bastante detallada del proceso de construcción de los carros.

Sabemos que dicho proceso constaba de varias etapas⁸:

- Una primera etapa de fabricación de la estructura básica del

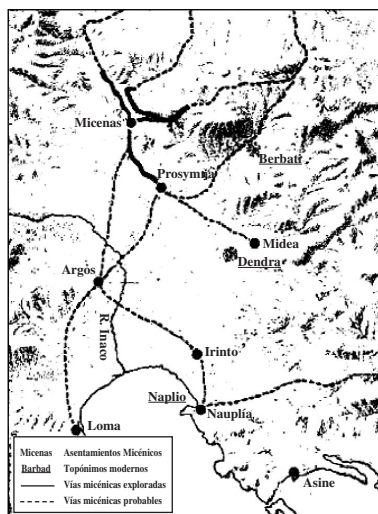


Figura 1. Mapa de la Argólide (tomado de Demalopoulou 1991:27)

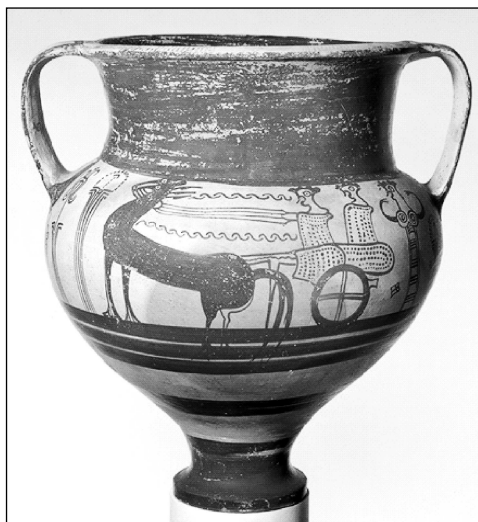


Figura 2. Crátera micénica del Heládico Reciente III B (siglo XIII)

⁸ La bibliografía sobre los carros micénicos y las tablillas en lineal B relacionadas con su fabricación es bastante abundante. Destacamos los trabajos de Lejeune 1968, Doria 1972, Crouwel 1981 y Bernabé *et alii* 1992-1993. Un resumen reciente sobre esta cuestión se encuentra en Bernabé – Luján 2008: 206-208.

carro, integrada por la caja y por la lanza, a la que responde el ideograma CAPS (Figura 3)⁹.

- Una segunda etapa de taraceado y añadido de adornos, tras la cual se procedía a finalizar el montaje con la adición del soporte de la lanza, el yugo, la collera y algunas otras piezas, a lo que responde el ideograma CUR (Figura 4).
- Por último, el montaje de las ruedas, con lo que el carro quedaba completo, tal y como aparece representado en el ideograma BIG (Figura 5).

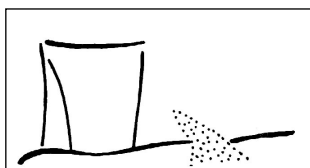


Figura 3. *Ideograma CAPS*

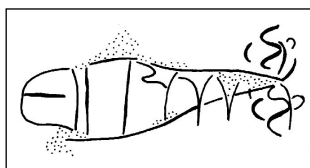


Figura 4. *Ideograma CUR*

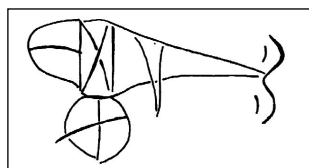


Figura 5. *Ideograma BIG*

A partir de las informaciones que se ofrecen en las propias tablillas, podemos saber que la estructura de la caja del carro era de madera y se recubría luego de piel por el frente y los laterales; el suelo de la caja también debía consistir de tiras de piel. No obstante, hay que ser conscientes de que esa información que encontramos en las tablillas se refiere a los carros de guerra, más ligeros, y destinados únicamente a transportar al auriga y a un guerrero y no a las más pesadas carretas empleadas para el transporte de mercancías y que, lógicamente, debían ser mucho más sólidas y estar hechas básicamente de madera.

3. LAS RELACIONES EXTERIORES Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Abordamos ahora las cuestiones más relevantes de las relaciones de la civilización micénica con otros ámbitos culturales, en las que, dado el contexto geográfico de esta civilización, la navegación tenía un papel de primer orden.

⁹ Los dibujos de los ideogramas están tomados del libro de Vandenabeele – Olivier 1979.

3.1. Las relaciones exteriores del mundo micénico

Para comprender cómo debían desarrollarse las relaciones “internacionales” del mundo micénico con otros pueblos podemos recurrir en algunos casos a la documentación que acerca de ellos nos ofrecen fuentes exteriores. Así, en Egipto contamos con documentación iconográfica relativamente abundante acerca del pueblo denominado *Keftiu*, que se ha identificado como los habitantes de la isla de Creta¹⁰ (cf. hebreo *Kaftor*, documentado en los textos bíblicos). En realidad, las representaciones de los *Keftiu* en Egipto son anteriores al dominio micénico de Creta, es decir, que remontan a época minoica, pues se pueden datar todas en el periodo entre 1500 y 1450 a. C. En cambio, la mayoría de las menciones epigráficas se corresponden con los reinados de Tutmosis III y Amenofis III, ya en época micénica. Esto supone, por tanto, que tenemos documentos de los contactos entre Egipto y Creta a lo largo de todo el siglo xv a. C., con una interrupción entre 1450 y 1400 aproximadamente, que es precisamente el momento de la destrucción de los primeros palacios en Creta, es decir, entre el fin del periodo minoico y la implantación de la civilización micénica en Creta. Parece, por tanto, que las relaciones entre Creta y Egipto, que contaban ya con una gran tradición, se mantuvieron en época micénica, después de un periodo de inestabilidad.

Especialmente interesantes resultan los topónimos identificados en una de las bases del templo de Amenhotep III (hacia el 1350 a. C.) en Kom-el-Heitan, donde junto a los *Keftiu*, aparecen nombres que han sido interpretados como Amniso, Festo, Cidonia, Micenas, Dicte (?), Mesenia, Nauplia, Citera, Ilio, Cnoso y Licto. Aunque hay problemas en cuanto a la exactitud de las propuestas hechas para algunos de estos topónimos, parece claro, en todo caso, que las referencias son a ciudades micénicas, tanto de Creta como del continente.

Los textos egipcios que mencionan a los *Keftiu* nos aportan información interesante acerca de esas relaciones. Gracias a ellos sabemos que el país de los *Keftiu* era famoso por su riqueza en metales y parece que sus habitantes habrían servido de intermediarios para que el faraón pudiera abastecerse de lingotes de oro y plata, así como de lapislázuli y algunos otros tipos de piedras semipreciosas. Como tendremos ocasión de ver más abajo, estas informaciones parecen cuadrar bien con las que podemos obtener a partir del estudio de las mercancías transportadas por algunos barcos más o menos contemporáneos cuyos pecios han podido ser localizados y estudiados.

¹⁰ El trabajo clásico sobre esta cuestión es el Vercoutter 1956. Un trabajo reciente sobre el problema es el de Duhoux 2003. Hay que tener en cuenta, no obstante, las salvedades a la identificación de los *Keftiu* con los cretenses que ha hecho Vandersleyen 2003. Para la caracterización iconográfica de los *Keftiu* en función de su vestimenta, véase Rehak 1996, aunque sus conclusiones son revisadas críticamente por Barber en su reseña al libro de Duhoux 2003.

Es más difícil analizar la naturaleza de la relación existente entre Egipto y Creta. Las representaciones iconográficas muestran a los habitantes del país de Keftiu llevando obsequios al faraón, en una actitud típica de un pueblo tributario de éste. Sin embargo, no parece que puedan tomarse en el sentido de que Creta habría estado sometida directamente a control egipcio. Más bien parece que tienen que ver con las convenciones iconográficas egipcias en la representación de pueblos extranjeros en su relación con el faraón.

Parece que los cretenses también son mencionados, con el nombre de *Kaptara*, en las tablillas de Mari, una importante localidad siria, lo que —de ser correctas estas identificaciones— nos indicaría que también existían relaciones diplomáticas y comerciales con la costa oriental mediterránea, lo cual es algo sin duda esperable dada la situación geográfica de Creta.

Además de la información que nos proporcionan los textos y las representaciones de cretenses en otros ámbitos culturales, contamos también con información interna proporcionada por las propias tablillas micénicas acerca de estas relaciones “diplomáticas”. Para contextualizarlas adecuadamente, debemos comenzar por hacer unas breves consideraciones acerca del sistema de producción normal en los centros palaciales micénicos¹¹. Este sistema, denominado *ta-ra-si-ja* (*talansiā*), consistía básicamente en que el palacio entregaba las materias primas en bruto a una serie de artesanos especializados en distintos trabajos, quienes, como corvea o contribución en forma de trabajo, devolvían luego al palacio productos elaborados con esas materias. Existen toda una serie de registros en las tablillas micénicas relacionados con la contabilidad de los productos fabricados por este procedimiento, pues, como es lógico, resultaba necesario anotar las cantidades de materia prima consignadas a los diferentes artesanos (por ejemplo, lana o metal) y prever y verificar el número de objetos (por ejemplo, telas u objetos de metal como diferentes tipos de armas) que debían fabricarse con ellas y entregarse al palacio.

Pues bien, en ocasiones, junto a los registros relacionados con el sistema de la *ta-ra-si-ja*, nos encontramos con productos que aparecen registrados como “ofrecidos como regalos de hospitalidad”, lo que en las tablillas micénicas se refleja mediante la utilización de diferentes formas del adjetivo *ke-se-nu-wi-ja* (*ksénwia*, cf. griego *xénos* “extranjero, huésped”)¹². ¿Cuáles son los objetos o materias que aparecen así calificados en las tablillas micénicas? En Cnoso nos encontramos con que se trata de mantos o telas gruesas, denominados en micénico *pa-we-a* (*phárweha*), la misma palabra que se utiliza en la *Odisea* para referirse a la famosa tela que Penélope hacía y deshacía para retrasar su boda con alguno de los pretendientes. De hecho, entre los presentes que llevan los *Keftiu*

¹¹ Sobre el sistema económico micénico puede consultarse provechosamente el reciente trabajo de Killen 2008, esp. pp. 194-195 para la *ta-ra-si-ja*.

¹² Para la interpretación de estas telas como “destinadas a la exportación” véase el trabajo de Melena 1975, así como Killen 2008: 181-185.

en las representaciones que se encuentran en las tumbas egipcias se encuentran habitualmente tejidos.

En Pilo son calificadas mediante el mismo adjetivo algunas cantidades de aceite, en una tablilla (PY Fr 1231.2) en la que se anotan ofrendas a divinidades. Los usos del aceite eran muy amplios en el mundo antiguo, pero en las tablillas de esa serie nos las habemos con diferentes variedades de aceites perfumados, un producto que cuadra muy bien entre los objetos destinados al intercambio de presentes de hospitalidad y de cuya fabricación tenemos abundante testimonio en los textos micénicos conservados, además de en el registro arqueológico.

La costumbre de los regalos de hospitalidad está muy bien documentada en el mundo antiguo. De hecho, son varios los pasajes de la *Iliada* y la *Odisea* en los que se refiere la entrega de obsequios a un visitante extranjero que llega a algún lugar¹³. Baste recordar, por ejemplo, el episodio de la llegada de Odiseo al país de los feacios o la visita de Telémaco al palacio de Menelao en Lacedemonia en el canto IV de la *Odisea*. Siguiendo el paralelo de los textos homéricos, la entrega de estos presentes de hospitalidad implicaría la recepción en los palacios micénicos de legaciones o representantes de otros reinos y, a su vez, el envío de embajadas de los reinos micénicos a otros lugares con el fin de mantener o establecer relaciones diplomáticas o comerciales.

No obstante, también en este caso debemos ser cautos a la hora de interpretar que se trata de verdaderos regalos de hospitalidad, en sentido literal, o bien de una forma eufemística de referirse al pago de impuestos o contribuciones en especie o, simplemente, al intercambio comercial. Podemos especular con que seguramente todas las posibilidades existían realmente y que dependía de la relación de superioridad o de igualdad que existiera entre los centros que intercambiaban o recibían productos el que se tratara realmente de presentes de hospitalidad, productos comerciales o prácticamente tributos de vasallaje. En cualquier caso, lo que ahora nos interesa resaltar es que la presencia de estos productos destinados por los palacios a ser entregados como “regalos de hospitalidad” parece implicar que los centros palaciales micénicos estaban insertos dentro de esas redes de relaciones internacionales con otras potencias del Mediterráneo oriental en la segunda mitad del segundo milenio a.C., con las consiguientes expediciones y visitas que implicaban.

3.2. El comercio marítimo y las embarcaciones

Los propios mitos griegos acerca de Creta nos dan una idea de la importancia que el dominio del mar tuvo para los griegos de la Edad del Bronce. Baste

¹³ El análisis clásico sobre este tema es el de Finley 1961: cap. 3.

con recordar la leyenda del rey Minos y su dominio sobre Atenas, a la que exigía anualmente un tributo humano de jóvenes y doncellas para ser entregados al mítico Minotauro. Es bien conocido igualmente el pasaje de la “arqueología” de Tucídides, al comienzo del libro I de su *Historia*, en el que nos habla del periodo de dominio sobre el mar (la “talasocracia”) por parte de los cretenses:

Minos, en efecto, es el más antiguo de los que tenemos noticia que tuvo una flota y controló por completo el mar que ahora es griego, gobernó sobre las islas Cícladas y fue el primer colonizador de la mayoría de ellas, expulsando a los carios e instaurando a sus hijos como gobernantes.

Cuando empezamos a tener documentación arqueológica micénica en el continente podemos comprobar que la relación de esta civilización con el mar era ya muy estrecha. Los materiales encontrados en los círculos de tumbas A y B de Micenas, que se remontan al siglo XVI a. C., nos dejan ver que para esa época la aristocracia micénica gozaba de un alto nivel económico debido en buena medida al comercio con el norte de Europa y con la isla de Creta. No es de extrañar, por tanto, que esta vocación comercial, en la que el mar se siente como vía de comunicación y no como barrera, se acentuara en el momento en el que los micénicos ocuparon también la isla de Creta, convirtiéndose así en los herederos naturales de la posición privilegiada que los minoicos habían tenido en el comercio marítimo del Mediterráneo oriental hasta mediados del segundo milenio a. C.

Durante el periodo de apogeo de la civilización micénica, entre los siglos XIV y XIII, su influencia se dejó sentir por todo el Mediterráneo. El comercio con el Próximo Oriente permitió a los reinos micénicos abastecerse de materias primas como el marfil, el oro, el cobre y las piedras semipreciosas, así como importar productos elaborados en esas tierras, como lo prueban los hallazgos en Grecia de ánforas cananeas, sellos cilíndricos de procedencia próximooriental o vasos y escarabeos egipcios, entre otros. A cambio, las producciones de cerámica micénica gozaron de una gran difusión, de forma que se hallan por Chipre, Siria, Palestina, Egipto y otros lugares de la costa oriental del Mediterráneo.

No obstante, las relaciones comerciales de los reinos micénicos no se agotaron en el Próximo Oriente, sino que se extendieron también al Mediterráneo occidental, y esto constituye una innovación por su parte, en la medida en que los minoicos no parecen haber estado interesados en este comercio occidental. Los micénicos, en cambio, tuvieron una importante presencia comercial en Italia, como lo prueba la difusión de la cerámica, hallada sobre todo en el sur de la Península Itálica, en Sicilia y en Cerdeña. El interés de los micénicos por esta zona se debió seguramente a que les permitía abastecerse de metales¹⁴.

Cabe, incluso, la posibilidad de que los micénicos llegaran hasta la península Ibérica. En los años 80 del siglo pasado causó un enorme impacto entre los

¹⁴ En español puede encontrarse un buen resumen sobre estas cuestiones en el trabajo de Vagnetti 1991.

arqueólogos la aparición en el yacimiento del Llanete de los Moros (Montoro, Córdoba) de algunos restos de cerámica micénica cuya producción hay que situar en la zona del norte de la Argólide en función del análisis de la arcilla con que se fabricaron¹⁵. Sin embargo, no podemos estar seguros de que esta cerámica viniera a la Península Ibérica transportada por los propios micénicos, sino que resulta probable que alguno de los pueblos que tenía intereses comerciales en el sur de Italia sirviera de intermediario.

La realización de todas estas expediciones comerciales era posible gracias a un elevado nivel de desarrollo de las técnicas de navegación y de construcción de embarcaciones. Las tablillas micénicas mencionan varios de los oficios relacionados con la navegación, concretamente los siguientes (con interrogación las interpretaciones que son dudosas):

- *na-u-do-mo* (*naudómos*) “constructor de barcos, carpintero de ribera”;
- *e-re-ta* (*erétās*) “remero”;
- *po-ti-ro* (*pontílos*) “marino”;
- *o-pi-ka-pe-e-we* (*opiskaphehēwes*) “encargados de los barcos” (?);
- *ma-ra-te-we* (*malthēwes*) “calafateadores” (?).

También se relacionan con la actividad marítima algunos de los nombres personales documentados en las tablillas. Nos encontramos así con individuos llamados *e-u-na-wo* (*Eúnawos*) “El de buena nave”, *e-u-po-ro-wo* (*Eúplowos*) “El de buena navegación” u *o-ku-na-wo* (*Ōkúnawos*) “El de rápida nave”¹⁶. Esto no quiere decir que estas personas tuvieran trabajos directamente relacionados con el mar; de hecho, en algunos casos las propias tablillas nos dan información precisa de que esto no era así, pero la presencia de esta onomástica nos está hablando claramente de la importancia del elemento marítimo en la civilización micénica.

Es posible, incluso, que tengamos algunas referencias específicas a la construcción o reparación de barcos en un par de tablillas de Pilo (PY Vn 46 y 879), lo cual no sería de extrañar dada la mención de los *na-u-do-mo* que acabamos de ver. Reproducimos a continuación el texto de PY Vn 46:

- .1 pi-ṛa₃-[
- .2 ka-pi-ni-ja , a-ti-ṭa , 6[
- .3 ka-pi-ni-ja , e-ru-mi-ni-ja , 4 [
- .4 ka-pi-ni-ja , ta-ra-nu-we 12[
- .5 *35-ki-no-o 81 o-pi-ṛa₃-te-re 40[

¹⁵ Una visión contextualizada de estos hallazgos realizada por el propio excavador del yacimiento se encuentra en Martín de la Cruz 1991.

¹⁶ Sobre estos temas resulta muy interesante el trabajo de Palaima 1991.

- .6 e-to-ki-ja 23[]-ke-te-re 140
- .7 pi-ri-ja-o , ta-ra-nu-we 6
- .8 qe-re-ti-ri-jo 2 me-ta-se-we 10
- .9 e-pø-wo-ke , pu-to-ro 16
- .10 *35-ki-no-o , pu-to-ro 100
- .11 ta-to-mo , a-ro-wo , e-pi-*65-ko 1
- .12 ẽ-ru-mi-ni-ja 2 ki-wo-qe 1

En esta tablilla se leen algunos términos que podrían aludir a distintas partes del barco, quizá mencionadas en el mismo orden en que eran ensambladas. El término *ka-pi-ni-ja*, que se encuentra en las líneas 2-4, se ha relacionado con la palabra griega *skáphos*, por lo que significaría “bote” o “barca”, mientras que la palabra *ta-ra-nu-we thrānues* (lín. 7) haría referencia a las “bancadas” que servirían como elemento estructural de la embarcación y sobre las que se sentaban los remeros. No obstante, tal interpretación no es segura, pues se ha defendido también que la terminología que encontramos en esas dos tablillas se refiere a la construcción de edificaciones¹⁷.

Además de estas indicaciones que aparecen en las tablillas, contamos con imágenes de naves en la cerámica micénica, por lo que, combinando nuestras fuentes de información, podemos saber que en la navegación los micénicos hacían uso tanto del remo como de la vela y que las naves típicamente constaban de un casco alargado y plano, con una pronunciada curvatura en la popa y remate en mascarón en la proa.

En cualquier caso, la información más importante para conocer cómo funcionaba el comercio marítimo en esta época es seguramente la que nos proporcionan algunos pecios que han sido hallados en el Mediterráneo oriental, ya que, además de darnos una documentación directa sobre las propias naves, en la medida en que se conservan elementos de éstas, nos proveen de información de primera mano sobre los productos que transportaban. Vamos a detenernos un momento, por tanto, a analizar la información de dos importantes pecios: el del cabo Gelidonia y el de Uluburun. En ambos casos debemos hacer la salvedad de que seguramente no se trata de naves micénicas, pero en una y otra nos encontramos con la presencia de materiales micénicos, por lo que aunque no fuera ésa la “nacionalidad” de los barcos, sí que nos pueden servir muy bien para que nos hagamos una idea de cómo debía ser el comercio marítimo internacional en el Mediterráneo oriental en la Edad del Bronce, más concretamente en la segunda mitad del segundo milenio a. C.

¹⁷ Sobre la interpretación de estas tablillas véase van Efenterre 1970, Baumbach 1972 y Hocker – Palaima 1990-91. Un resumen reciente se encuentra en el trabajo de Bernabé – Luján 2008: 211.

El pecio del cabo Gelidonia¹⁸ fue descubierto en el año 1954 por un pescador de esponjas, en el extremo occidental de la bahía de Antalya, en la costa de la antigua región de Licia, actual Turquía. La excavación (y éste fue el primer pecio excavado completamente por arqueólogos submarinos) la llevó a cabo la Universidad de Pensilvania en el año 1960, pero en campañas posteriores se han podido recuperar restos adicionales. El naufragio se debió seguramente a que la parte inferior del casco se abrió al chocar contra la punta de una roca. La datación del barco, hacia finales del siglo XIII a. C., se ha podido realizar sobre todo por la presencia de algunas jarras de estribo micénicas y ha sido confirmada por los análisis de carbono 14 de algunas partes de la madera del barco.

La quilla del barco debía tener al menos 10 m de longitud y las piezas de madera empleadas para la fabricación de la nave estaban unidas entre sí mediante el sistema de caja y espiga, esto es, mediante un sistema de machihembrado, y luego habían sido empegadas con el fin de impermeabilizarlas. Es interesante señalar, además, que ha aparecido en el fondo de la nave leña de estiva, es decir, leña menuda que servía para poder almacenar con una cierta seguridad la mercancía transportada, lo que se ha puesto en relación con el verso 257 del libro V de la *Odisea*, en el que, al describirse la fabricación de una nave por parte de Odiseo, en el momento en que por fin va a partir de la isla de Calipso (vv. 234-261), enigmáticamente se decía:

πολλὴν δ' ἐπεχεύατο ὕλην

“echó encima mucha leña”.

Parece que el barco hundido se había hecho a la mar con la finalidad de recolectar materiales destinados a la producción de objetos de bronce, tal y como prueba la mercancía que transportaba. En efecto, la nave llevaba cestas con objetos de bronce tales como rejas de arado, hachas, puñales, etc., que se encontraban ya deteriorados, por lo que debían haberse recogido con la finalidad de fundirlos de nuevo. Transportaba, además, una importante cantidad de lingotes de cobre y estaño. Los lingotes de cobre, procedentes de Chipre, presentan la típica forma de piel de vaca, mientras que los lingotes de estaño debían tener forma de barra.

Además del cargamento se han recuperado lo que parecen ser objetos personales de la tripulación, que incluyen, entre otros, escarabeos, lámparas de aceite, pesas (de tipo egipcio y sirio), una cuchilla y un cilindro sello. Su análisis ha llevado a la conclusión de que la procedencia del barco debía ser cananea o, en todo caso, chipriota.

¹⁸ Para una información más amplia sobre este pecio puede consultarse la página web del Institute of Nautical Archaeology de la Texas A&M University (<http://ina.tamu.edu/capegelidonia.htm>), que incluye una adaptación de trabajos de G. F. Bass, el director del proyecto, abundante documentación gráfica y bibliografía adicional. Nuestra descripción del pecio está basada en la información que allí aparece.

De fecha anterior, en torno al 1300 a. C., es el pecio de Uluburun¹⁹, hallado también en la costa de la actual Turquía, un poco más al oeste que el anterior. Fue descubierto en 1982, igualmente por un pescador de esponjas, y su excavación se realizó entre los años 1984 y 1994 por el Institute of Nautical Archaeology de la A&M University of Texas. Este barco debía medir al menos 15 m y también fue construido mediante el sistema de caja y espiga. Parece que la madera empleada había sido el cedro.

El componente más importante del cargamento del barco eran también en este caso lingotes de cobre, que debían pesar unas diez toneladas. En su mayor parte también tienen la forma de piel de vaca característica del Bronce Final en esta zona. Los análisis metalográficos indican igualmente en este caso la procedencia chipriota del metal. Del mismo modo, el barco transportaba estaño, probablemente una tonelada, lo que nuevamente nos hace ver que la finalidad de la carga era la fabricación de objetos de bronce.

Además de los metales, el barco llevaba ciento cuarenta y nueve jarras cananeas, producidas en algún lugar de la costa norte del actual estado de Israel o de Siria. Una de ellas contenía cuentas de vidrio y algunas otras, aceitunas. Sin embargo, la mayor parte presenta restos de resina de terebinto, lo que ha llevado a discutir si éste era, efectivamente, el producto transportado o bien aparece porque era utilizado para evitar que el vino se agriara, de forma que el vino sería, en realidad, el producto comercial. Como ha propuesto Pulak (1998: 202), seguramente se refieren a esa resina las menciones que de *ki-ta-no* (*kírtanos*) “terebinto” aparecen en las tablillas micénicas²⁰.

El barco también transportaba ciento setenta y cinco unidades de una especie de discos de pasta de vidrio de color cobalto y verde, que, en su variedad azul, es probablemente lo que se denomina *ku-wa-no* (*kuanós*) en las tablillas micénicas.

Asimismo, el barco contenía un importante lote de cerámicas de factura chipriota, que incluía lámparas de aceite, jarras de bucchero, *píthoi* (tinajas), etc., junto con algunos recipientes de metal y copas de fayenza con forma de mujeres y ciervos. Además de todos esos productos, la carga comprendía toda una variedad de productos “exóticos”, entre otros, ébano, marfil (tanto colmillos de elefante como de hipopótamo), conchas de tortuga o cáscaras de huevos de avestruz. También han sido hallados en él anillos de conchas marinas, joyas de oro y plata de procedencia cananea y algunas otras joyas de procedencia egipcia, entre

¹⁹ Una completa presentación del pecio se encuentra en el trabajo de Pulak 1998, en el que se basa nuestra exposición. Puede encontrarse documentación adicional e información gráfica en la página web del Institute of Nautical Archaeology (http://ina.tamu.edu/ub_main.htm). También está disponible en Internet una didáctica presentación de los materiales, obra de Ellen Daily Bedell y Elizabeth Perry (<http://sara.theellisschool.org/~shipwreck/ulusplash.html>).

²⁰ La identificación de micénico *ki-ta-no* con el terebinto fue posible gracias a una glosa de Hesiquio, en la que se lee: κίρτανος· τερμινθος. Véase Melena 1976: 181 ss. Más referencias en *DMic.*, s.u.

ellas un escarabeo de oro que lleva inscrito el nombre de Nefertiti. Igualmente, se ha encontrado una figurita femenina de bronce sobredorada, así como armas de varios tipos y procedencias y algunas herramientas.

Son muy interesantes los juegos de pesas recuperados del pecio, pues pueden ponerse en relación directa con su actividad comercial. El sistema de pesos y medidas con el que pueden vincularse es el que está basado en una unidad de 9,3 gr., que se corresponde con el shekel de la costa siro-palestina.

También se han podido estudiar los productos alimenticios de que se abastecían las personas que iban en el barco: almendras, piñones, higos, aceitunas, uvas, azafrán, comino, coriandro, zumaque, granadas, trigo y cebada, a lo que debía unirse la pesca que pudieran realizar en ruta.

Aunque resulta difícil reconstruir la ruta del barco, parece que más que ir de puerto en puerto comerciando con las mercancías que buenamente pudieran encontrarse en cada uno de ellos, el barco realizaba una ruta comercial que iba de oriente a occidente para el transporte de cobre. Los productos que llevaba podían haber sido cargados en algún punto de la costa siro-palestina o en la isla de Chipre y se ha pensado que su destino pudiera ser algún lugar de la Grecia continental. A juzgar por los objetos de uso personal y, en general, en función de la interpretación del conjunto de datos arqueológicos, el lugar de origen de la nave debía estar situado en la costa oriental del Mediterráneo. No obstante, a partir de los objetos personales identificados, se ha supuesto que al menos dos micénicos también debían estar a bordo cuando se produjo el hundimiento, ya fuera como miembros de la tripulación del barco o como pasajeros.

Resulta interesante constatar cómo muchos de los productos que transportaban estos barcos son, de hecho, mencionados en los textos micénicos, lo que refuerza la idea ya expuesta de que el mundo micénico mantenía estrechas relaciones comerciales con todo el Oriente mediterráneo.

Con todo, hay que tener en cuenta que si la navegación era, efectivamente, una importante fuente de riqueza y un motor de primer orden de la actividad económica de los reinos micénicos, de ese mismo medio también podían proceder graves peligros. Tenemos una buena ilustración del riesgo que por aquella época

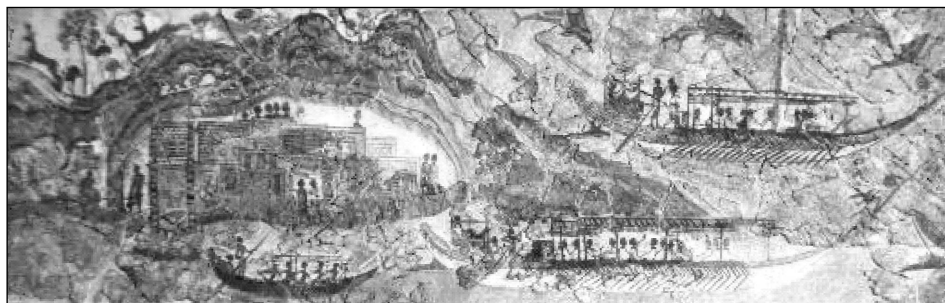


Figura 6. *Friso sur (fresco de la flotilla), Akrotiri*

constituían los ataques desde el mar en el conjunto de frescos conservados en Akrotiri gracias a que fueron sepultados por una erupción volcánica en torno al 1500 a.C. En el llamado “friso sur” o “fresco de la flotilla” tenemos imágenes de uno de estos ataques marítimos sobre una ciudad (Figura 6).

Resulta muy interesante poner en relación la información que proporcionan estos frescos con la que se puede deducir a partir del estudio de algunas tablillas de Pilo. Es muy conocida la tablilla PY An 1, cuyo texto es el siguiente:

.1 e-re-ta , pe-re-u-ro-na-de , i-jo-te	
.2 ro-o-wa	VIR 8
.3 ri-jo	VIR 5
.4 po-ra-pi	VIR 4
.5 te-ta-ra-ne	VIR 6
.6 a-po-ne-we	VIR 7[
.7-8	<i>vacant</i>

El encabezado de la tablilla (lín. 1) nos informa del destino de estos remeros: *e-re-ta pe-re-u-ro-na-de i-jo-te* (*erétai Pleurônáde ióntes*) “remeros que se dirigen a Pleurón”. El resto de las líneas están integradas por el nombre de la localidad en que esos remeros se encontraban habitualmente, indicando el número de hombres con que se cuenta de cada una ellas. Parece que se trata, por tanto, de una situación excepcional que obliga a que contingentes de remeros que habitualmente tenían su base en otras localidades se dirijan a la localidad de Pleurón con el fin de reforzar la capacidad de la flota allí situada.

En relación con este texto cabe mencionar también la tablilla PY An 724, cuyo encabezado se refiere precisamente a remeros que están ausentes de la localidad *ro-o-wa*, que veíamos mencionaba en la lín. 2 de la tablilla anterior. El encabezado dice así:

ro-o-wa e-re-ta a-pe-o-te
Rohowâi erétai apéhontes
 “remeros que están ausentes en Rooé”.

En el resto de la tablilla se dan algunas explicaciones sobre los motivos de tal ausencia y también hay referencias a algunas formas de tenencia de la tierra, lo que parece indicar que la prestación de servicio como remero era pagada mediante la explotación de determinadas tierras de labor.

Como veíamos ya en los frescos de Akrotiri y como habrían de poner en evidencia notablemente las invasiones de los llamados “pueblos del Mar” a finales del siglo XIII en todo el Mediterráneo oriental, la posibilidad de ataques desde el mar a las ciudades costeras constituía siempre un riesgo en esta época. Por ello, no es de extrañar que entre las preocupaciones de la administración micénica nos

encontremos con la vigilancia costera. A esto hace referencia, según la interpretación más aceptada, la llamada “serie *oka*” de Pilo, integrada por las tablillas PY An 657, 654, 519, 656 y 661. En ellas se encuentran indicaciones acerca de la vigilancia de los diez sectores en que estaba dividida la costa del reino de Pilo. El encabezado (lín. 1) de PY An 657 es muy significativo a este respecto:

o-u-ru-to , o-pi-a₂-ra , e-pi-ko-wo

hōs wrûntoi opihála epikowoi

“así vigilan las regiones costeras los vigilantes”

En las tablillas de esta serie se dan así indicaciones de las localidades en que se asentaban los diferentes contingentes, los nombres de quienes se encontraban al mando y el número de hombres de constaba cada uno.

4. CONCLUSIÓN

A pesar de la distancia de más de tres mil años que nos separa de la civilización micénica y de lo limitado de la documentación de que disponemos, podemos vislumbrar al menos cómo eran algunos de los tipos de viajes que se realizaban por aquel entonces. Las rutas terrestres unían puntos cercanos en el continente o en la isla de Creta y los caminos debían ser transitados, a pie, sobre una montura o en carro, para dirigirse a santuarios, transportar mercancías o, en el caso de los funcionarios del palacio, para realizar visitas de inspección de que les permitieran ejercer su función de control sobre la actividad económica dependiente del palacio.

Sin embargo, el principal medio que pone en contacto la civilización micénica con otros pueblos es, sin duda, el mar. El mundo micénico es en este aspecto un claro heredero y continuador del mundo minoico, llevando incluso más allá el dominio del mar, con contactos con todo el Oriente mediterráneo y por Occidente, hasta Sicilia e Italia y quizá también hasta España. El mar no se concibe como una barrera, sino que es la vía de comunicación por excelencia. Por mar se exportan las producciones cerámicas micénicas que llegan a todos los puertos del Mediterráneo oriental y central y por mar llegan mercancías exóticas y productos de lujo, así como los metales, tan necesarios para la fabricación de herramientas y armas.

Ahora bien, el mar es también fuente de peligros. Del mar pueden venir ataques inesperados, de ahí que resulte de importancia capital mantenerse alerta y ocuparse de que las costas estén bien vigiladas.

En definitiva, entonces como ahora, con un distinto nivel tecnológico y con motivaciones parcialmente diferentes, los viajes constituyen un importante elemento para configurar y caracterizar a una sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

- Barber, Elizabeth J. (2005): reseña de Duhoux 2003, *American Journal of Archaeology* 109, pp. 295-297.
- Baumbach, Lydia (1972): "Further thoughts on PY Vn 46", *Minos* 12, pp. 383-397.
- Bernabé, Alberto y Eugenio R. Luján (2006): *Introducción al griego micénico*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza.
- (2008): "Mycenaean technology", en Duhoux – Morpurgo-Davies (eds.), pp. 201-233.
- Bernabé, Alberto *et alii* (1992-1993): "Estudios sobre el vocabulario micénico II: términos referidos a los carros", *Minos* 27-28, pp. 125-166.
- Chadwick, John (1977): *El mundo micénico*, Madrid, Alianza.
- Crouwel, Joost H. (1981): *Chariots and Other Means of Land Transport in Bronze Age Greece*, Amsterdam, Allard Pierson Series.
- Darcque, Pascal (1992a): "Los documentos epigráficos", en Treuil *et alii*, pp. 293-300.
- (1992b): "Los documentos literarios", en Treuil *et alii*, pp. 289-292.
- Demakopoulou, Katie (1991): "La civilización micénica", en *El mundo micénico*, pp. 23-31.
- DMic. = Francisco Aura Jorro (1985-1993): *Diccionario micénico*, 2 vols., Madrid, C.S.I.C.
- Doria, M. (1972): *Carri e ruote negli inventari di Pilo e di Cnosso*, Trieste, Istituto di Glottologia.
- Duhoux, Yves (2003): *Des minoens en Egypte?: "Keftiou" et "les îles au milieu du Grand vert"*, Lovaina la Nueva, Peeters.
- Duhoux, Yves y Anna Morpurgo-Davies (eds.), (2008): *A Companion to Linear B. Mycenaean Greek Texts and their World*, vol. I, Lovaina la Nueva, Peeters.
- Van Efenterre, H. (1970): "Un navire mycénien?", en M. Mollar (ed.), *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, París, S.E.V.P.E.N., pp. 43-53.
- El mundo micénico. Cinco siglos de la primera civilización europea. 1600-1100 a.C.* [catálogo de la exposición celebrada en el Museo Arqueológico Nacional de Madrid], 1991, Madrid, Ministerio de Cultura.
- Finley, Moses I. (1961): *El mundo de Odiseo*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Hocker, F. y Thomas G. Palaima (1990-91): "Late Bronze Age Aegean ships and the Pylos tablets Vn 46 and Vn 879", *Minos* 25-26, pp. 297-317.

- Killen, John T. (1995): “Some further thoughts on ‘collectors’”, en R. Laffineur – W.-D. Niemeier (eds.), *Politeia: Society and State in the Aegean Bronze Age* (Aegeum 12), Lieja – Austin, 1995, pp. 213-226.
- (2008): “Mycenaean economy”, en Duhoux – Morpurgo-Davies (eds.), pp. 159-200.
- Lejeune, Michel (1968): “Chars et roues à Cnossos: structure d’un inventaire”, *Minos* 9, pp. 9-61.
- Lupack, Susan (2006): “Deities and religious personnel as collectors”, en Massimo Perna (ed.), *Fiscality in Mycenaean and Near Eastern Archives*, Nápoles, 2006, pp. 89-108.
- Martín de la Cruz, J. Clemente (1991): “La península Ibérica y el Mediterráneo en el segundo milenio a.C.”, en *El mundo micénico*, pp. 110-114.
- Melena, José L. (1975): *Studies on some Mycenaean Inscriptions from Knossos dealing with Textiles*, Salamanca, Universidad de Salamanca.
- (1976): “La producción de plantas aromáticas en Cnosso”, *Estudios clásicos* 20, pp. 177-190.
- Olivier, Jean-Pierre (1996-97): “El comercio micénico desde la documentación epigráfica”, *Minos* 31-32, pp. 275-292.
- (2001): “Les “collecteurs”: leur distribution spatiale et temporelle”, en Voutsaki – Killen (eds.), pp. 139-159.
- Palaima, Thomas G. (1991): “Maritime matters in the Linear B tablets”, en Robert Laffineur – Lucien Basch (eds.), *Thalassa. L’Égée préhistorique et la mer* (Aegeum 7), Lieja, Université de Liège, pp. 273-310.
- Panagl, Oswald (1991): “Las tablillas de arcilla con escritura lineal B”, en *El mundo micénico*, pp. 56-61.
- Pulak, Cemal (1998): “The Uluburun shipwreck: an overview”, *International Journal of Nautical Archaeology* 27.3, pp. 188-224.
- Rehak, Paul (1996): “Aegean breechcloths, kilts, and the Keftiu paintings”, *American Journal of Archaeology* 100, pp. 35-51.
- Rougemon, Françoise (2001): “Some thoughts on the identification of the ‘collectors’ in the Linear B tablets”, en Voutsaki – Killen (eds.), pp. 129-138.
- Ruipérez, Martín S. y José Luis Melena (1990): *Los griegos micénicos*, Madrid, Historia 16.
- Shelmerdine, Cynthia W. (2008): “Mycenaean society”, en Duhoux – Morpurgo-Davies (eds.), pp. 114-158.
- Treuil, René; Pascal, Darcque; Jean-Claude, Poursat y Gilles Touchais, (1992): *Las civilizaciones egeas del neolítico y de la edad del bronce*, Barcelona, Labor.
- Van Alfen, Peter G. (2008): “The Linear B inscribed vases”, en Duhoux – Morpurgo-Davies (eds.), pp. 235-242.

- Vagnetti, Lucia (1991): “El comercio micénico con el Mediterráneo central: Italia peninsular y las islas”, en *El mundo micénico*, pp. 106-109.
- Vandenabeele, Frieda y Jean-Pierre Olivier (1979): *Les idéogrammes archéologiques du linéaire B*, París, P. Geuthner.
- Vandersleyen, Claude (2003): “Keftiu: a cautionary note”, *Oxford Journal of Archaeology* 22, pp. 209-212.
- Varias, Carlos (2002-2003): “Industria y comercio en la sociedad micénica”, *Minerva* 16, pp. 11-37.
- En prensa: “Micenas dentro de la Argólida: los textos micénicos en su contexto”, en Carlos Varias (ed.), *Actas del Simposio de Micenología de la Universidad Autónoma de Barcelona*.
- Vercoutter, J. (1956): *L'Égypte et le monde préhellénique. Étude critique des sources égyptiennes (du début de la xviii^e à la fin de la xix^e dynastie)*, El Cairo, IFAO.
- Voutsaki, Sofia y John T. Killen (eds.) (2001): *Economy and Politics in the Mycenaean Palace States*, Cambridge, Cambridge Philological Society.