

HISTORIOGRAFÍA SOBRE LA MARINA EN LA ANTIGÜEDAD*

Jaime ALVAR EZQUERRA y
Mirella ROMERO RECIO (UC3M)

El estudio de la Marina en la Antigüedad ha suscitado un gran interés a lo largo de la Historia. Los periplos como guías de viaje ofrecieron buena parte de la información que los interesados en la materia necesitaban para conocer las rutas, los puertos, las técnicas náuticas o las condiciones de navegabilidad del Mediterráneo, entre otras muchas cuestiones, en las que las interpretaciones derivadas del determinismo geográfico causaron furor (1). Historiadores como Heródoto o Tucídides abundaron en sus obras en la importancia de la armada en los conflictos bélicos que analizaron y las consecuencias derivadas de los mismos, como el fenómeno de la democracia en Atenas. Son muchos los autores que abordaron cuestiones relacionadas tanto con la flota de guerra, como con la flota comercial, desde Hesíodo y Estrabón, hasta Plinio o Flavio Josefo. La afición por la literatura de viajes, ya en la Antigüedad, vino a subrayar aún más el reconocimiento hacia la navegación como medio imprescindible para el establecimiento de las comunicaciones a larga distancia (2). Con el

(*) Este trabajo es producto de las tareas realizadas por el Grupo de Investigación «Historiografía e Historia de las Religiones» de la UC3M, reconocido y financiado por la Comunidad de Madrid. Asimismo forma parte de los estudios emanados del Proyecto de Investigación financiado por el MEC: HUM 2005/07357-C03-01.

(1) Aunque la bibliografía es abundante, merece la pena mencionar: J.M. André, M.F. Baslez, *Voyager dans l'Antiquité*, París, 1993; L.A. García Moreno, F.J. Gómez Espelosín (eds.), *Relatos de viajes en la literatura griega antigua*, Madrid, 1996; F.J. Gómez Espelosín, *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Madrid, 2000.

(2) En este sentido es destacable el interés suscitado por la propiedad de los medios de navegación y el comercio en la Antigüedad que ha generado una bibliografía amplísima. A título de ejemplo mencionaremos únicamente un clásico, la obra de J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime dans l'Empire romain*, París, 1966, una monografía reciente, *Trade in Classical Antiquity* de N. Morley (Cambridge, 2007), así como algunas publicaciones de J. Alvar: «Los medios de navegación de los colonizadores griegos», *AEspA*, 52, 1979, 67-86; «El comercio del estaño atlántico durante el período orientalizante», *MHA*, 4, 1980, 43-49; «La navegación en el desarrollo de las relaciones de dependencia», en J.L. López Castro ed., *Colonos y comerciantes en el Occidente mediterráneo*, Universidad de Almería, Servicio de Publicaciones, 2001, 71-85; «Comercio e intercambio en el contexto precolonial», *I Coloquio del CEFYP. Intercambio y comercio preclásico en el Mediterráneo, Madrid 1998*, Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2000 (2001), 27-34.

paso de los siglos las técnicas de navegación mejoraron considerablemente, pero el interés por conocer las condiciones en las que se desarrollaron los viajes marítimos en la Antigüedad y las servidumbres náuticas siguió suscitando el interés de los historiadores.

Dicho interés continúa hasta nuestros días gracias a la dedicación de especialistas en la materia como L. Casson, P. Pomey, P.A. Gianfrotta, L. Basch, J.S. Morrison, J.E. Coates o J. Rougé, entre otros. Obviamente, uno de los aspectos que más interés ha suscitado a lo largo del tiempo es el de las técnicas de construcción naval, al que se han dedicado abundantes páginas, como el tema estrella de la trirreme que ha estudiado con detenimiento Morrison, Coates y Rankov (3). Al margen de publicaciones sobre temas puntuales, en las que intentaremos no detenernos demasiado, las cuestiones técnicas también han sido abordadas en estudios de conjunto que tratan de mostrar la evolución de la ingeniería náutica en la Antigüedad. Un ejemplo reseñable es la obra dirigida por P. Pomey, *La navigation dans l'Antiquité* (4), en la que especialistas de renombre, como P.A. Gianfrotta, X. Nieto y A. Tchernia, abordan cuestiones de gran importancia como la construcción naval, los intercambios comerciales, los pecios, etc. Tampoco debemos olvidar *La marine dans l'antiquité* de J. Rougé (5), superada por los muchos hallazgos arqueológicos que ha habido desde el momento de su publicación pero todavía útil, y las monografías de L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World* o *The ancient mariners* (6). La primera de ellas, especialmente, continúa siendo imprescindible a la hora de realizar un acercamiento pormenorizado a cuestiones relacionadas con la construcción naval, las rutas, la tipología náutica o los puertos del Mediterráneo antiguo. Este tipo de estudios combinan a la perfección con otros proyectos que tratan de ofrecer un repertorio iconográfico de los barcos de la Antigüedad, como la magna obra de L. Basch, *Le musée imaginaire de la marine Antique*, precioso libro en el que se catalogan las representaciones de barcos aparecidas en todo tipo de soportes hasta 1987, año de su publicación (7).

(3) J.S. Morrison, J.E. Coates, N.E. Rankov, *The Athenian trireme. The History and reconstruction of an ancient Greek Warship*, Cambridge, 2000, 2ª ed., y también J.S. Morrison (con contribuciones de J.F. Coates), *Greek and Roman Oared Warships, 399-30 bc.*, Oxford, 1996.

(4) Aix-en-Provence, 1997.

(5) París, 1975.

(6) *The ancient mariners*, Princeton, 1959 (reed. 1991); *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971 (reed. 1995).

(7) Atenas, 1987.

Los estudios sobre navegación antigua se han centrado sobre todo en el mundo fenicio, cartaginés, griego y romano, aunque ha merecido también especial atención la náutica egipcia. La tipología de barcos tomando como fuente las representaciones de navíos encontradas en diferentes soportes ha sido uno de los temas estrella por lo que se refiere al mundo egipcio (8). En cuando al ámbito fenicio y cartaginés, en el año 1998 el Museo Arqueológico de Ibiza publicó el resultado de unas Jornadas tituladas *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos*, con aportaciones que actualizan en buena medida el tema que, por supuesto, continúa –y continuará– siendo abordado en publicaciones como *La marinería cartaginesa. Le navi, gli uomini, la navigazione* de S. Medas (9) o *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros* (10). La navegación de griegos y romanos en la Antigüedad ha sido objeto de numerosos estudios que han abordado el tema desde diferentes perspectivas: ingeniería náutica –como ya hemos señalado– y portuaria, tipología, rutas de navegación y comerciales, derecho marítimo, grupos sociales implicados en la actividad náutica, importancia de la religión en la navegación, etc. (11). La profundidad con la que se han analizado algunas etapas cronológicas y ciertos temas nos han permitido trazar con bastante precisión la evolución del ámbito de la navegación desde la edad del Bronce hasta el Bajo Imperio Romano.

La dedicación de historiadores y arqueólogos al estudio de la navegación en la Antigüedad ha traído consigo también la celebración de numerosos congresos internacionales. El *Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition* y el *Institute of Nautical Archaeology*, por ejemplo, se encargan de realizar periódicamente el *International Symposium on Ship Construction in*

(8) Por ejemplo, B. Landström, *Ships of the Pharaohs: 4000 years of Egyptian shipbuilding*, Nueva York, 1970; Ch. A. Ward, *Sacred and secular. Ancient Egyptian ships and boats*, Dubuque, Iowa, 2000.

(9) Sassari, 2000.

(10) V. Peña, C.G. Wagner, A. Mederos (eds.), Madrid, 2004.

(11) La bibliografía generada es tan abundante que sólo mencionaremos algunos títulos orientativos: R. Laffineur, L. Basch (eds.), *Thalassa: L'Égée préhistorique et la mer. Actes de la troisième Rencontre égéenne internationale de l'Université de Liège, Aegaeum*, 7, Lieja, 1991; V. Gabrielsen, *The naval aristocracy of Hellenistic Rhodes*, Aarhus, 1997; R. Garland, *The Piraeus. From the Fifth to the First Century BC*, Londres, 1987; R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1973 (2ª ed.); A. Bernand, *Alexandrie la grande*, París, 1996 (2ª ed.); M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Roma, 1986; M. Romero Recio, *Cultos marítimos y religiosidad de los navegantes en el mundo griego antiguo*, BAR, 897, Oxford, 2000.

Antiquity (Tropis) que este año celebra ya su Xª edición (12). Este tipo de encuentros actualizan las investigaciones que se están desarrollando en diferentes puntos del planeta y que evolucionan con rapidez gracias al buen estado de salud de la arqueología subacuática. Como veremos a lo largo de estas páginas, esta disciplina se ha desarrollado con tal intensidad en los últimos años que ha pasado a ser imprescindible para quienes se dedican al estudio de la navegación en la Antigüedad.

Dada la amplísima producción historiográfica que ha generado la náutica de época antigua –especialmente la relacionada con el mundo egipcio, fenicio, cartaginés, griego y romano-, quisiéramos en este artículo centrar nuestra atención en la historiografía española sobre la marina antigua, dejando a un lado otros estudios. La investigación sobre historia naval en la Península Ibérica no es demasiado dilatada. En realidad, hay interés por el tema, al menos, desde mediados del siglo XVIII, según se desprende del importantísimo estudio que sobre el Periplo de Hanón realizó el conde de Campomanes, con el que abría un inconcluso proyecto sobre la Historia de la Marina Española (13), asunto del que dejan ya constancia los hermanos Mohedano en 1766 al lamentar que Campomanes aún no ha publicado esa historia (14), que en realidad jamás llegaría a quedar realizada. Era intención de Campomanes que la

(12) Están disponibles en la web las actas de los congresos I a IV: <http://ina.tamu.edu/library/tropis/index.php#volumes>".

(13) Así lo expresa el propio Pedro Rodríguez de Campomanes, *Antigüedad Marítima de la República de Cartago. Con el Periplo de su General Hannon*, Madrid, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1756, pp. 5-9 (no numeradas de la edición digitalizada en http://alfama.sim.ucm.es/dioscorides/consulta_libro.asp?ref=B18888999&idioma=0): «Y como de aquí tomo principio a la Historia Náutica de España, faltaría en no procurar acercarla al Solio, para que con el patrocinio de V.Mag. pueda continuarse una obra cuyo progreso ha de referir el continuado esfuerzo, y pericia de mar de la Nación Española sus famosos Almirantes, y Caudillos, y la felicidad de sus Pilotos, y Conquistadores en memorables Empresas, y lejanos descubrimientos con aumento del nombre Cristiano, ensalzamiento de la Nación Española, e inmortal gloria de sus Augustos Monarcas: de que es un preludeo el Tratado que tengo la fortuna de poner a los Pies de V.Mag.». Cf. M. Romero Recio, «Contactos entre púnicos y romanos según la obra de un político ilustrado. La Antigüedad marítima de la República de Cartago de D. Pedro Rodríguez, Conde de Campomanes», *XV Convegno Internazionale di Studi su «L'Africa Romana: Ai confini dell'impero: contatti, scambi, conflitti, Tozeur (Túnez)»*, Diciembre 2002, III, Roma, 2004, 1987.

(14) P. y R. Rodríguez Mohedano, *Historia literaria de España desde su primera población hasta nuestros días*, Madrid, Antonio Pérez de Soto, 1766, I, p. 391. Como veremos a lo largo de estas páginas, el trabajo de Campomanes aparece mencionado en numerosas publicaciones desde que fue publicado. Por ejemplo, es citado y calificado como «excelente» en J. Apraiz, *Apuntes para una historia de los estudios helénicos en España*, Madrid, Imprenta de J. Noguera a cargo de M. Martínez, 1874, 126.

introducción de su Historia Náutica estuviera compuesta por la edición, traducción y estudio de ese documento extraordinario que conocemos como Periplo de Hanón y que se conserva en la Biblioteca del Vaticano en el código de Heidelberg en una sola copia manuscrita del siglo IX (15).

El trabajo de Campomanes es mucho más que una presentación del famoso texto griego de la supuesta traducción de un epígrafe cartaginés en el que se relataría la expedición del almirante púnico por la costa atlántica africana con el objetivo de explorar sus recursos y fundar colonias con los abundantes recursos humanos que había embarcado. No es nuestro propósito aquí entrar en el debate de los contenidos del Periplo, sino llamar la atención sobre el hecho de que un joven licenciado en derecho se interesara por un texto de esta naturaleza.

Son abundantes los trabajos concernientes a la obra de Campomanes, pues ha sido objeto de distintas aproximaciones historiográficas en los últimos años. Especial atención merece el estudio que le ha dedicado L. Gil, desde la perspectiva de la transmisión del conocimiento de los estudios helénicos en España (16). Sin embargo, hasta el momento presente, no se ha intentado establecer qué motivo podría haber tenido Campomanes para editar éste en lugar de cualquier otro texto griego, al margen de su propia rareza. Es cierto que, como helenista incipiente, las alternativas para manifestar sus capacidades podrían haber sido casi infinitas, dado el estado de los estudios helenistas en la España del momento (17). También es cierto que presumir un interés de Campomanes por establecer los fundamentos de un Estado moderno en España es anticipar excesivamente la conformación de su propia idea del Estado, que será producto de su propia experiencia política cuando se pro-

(15) Sobre el Periplo de Hanón hay una abundante literatura que no ha servido para zanjar las polémicas, aunque ha permitido ahondar en el conocimiento de la navegación, de las condiciones de la expedición y de la transmisión de los textos. Un interesante estado de la cuestión hasta 1978 en J. Desanges, *Recherches sur l'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique*, Collection de l'École Française de Rome 38, Roma, 1978; Véase una puesta al día en F. J. Gómez Espelósín, *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Madrid, 2000, 145-155, que mantiene un punto de vista crítico sobre la historicidad estricta del periplo y sugiere que podría ser producto literario de la Biblioteca de Alejandría. Recientemente se ha postulado la identificación arqueológica de Kerne, en un interesante artículo de un capitán de navío, de dudosa factura académica y de contenido difícilmente contrastable: J. Díaz del Río, «El periplo de Hannón», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, Madrid, 2004, 155-178.

(16) L. Gil, *Campomanes, un helenista en el poder*, Madrid 1976.

(17) Véase, de modo general, C. Hernando, *Helenismo e Ilustración (El griego en el siglo XVIII español)*, Madrid, 1975.

duzca el salto desde sus posiciones estrictamente intelectuales, es decir, de un abogado de provincias con ínfulas de intelectual moderno. No, aún con poco más de 30 años, Campomanes no era el político reformador que llegaría a ser en su plena madurez (18). De manera que la publicación de ese primer volumen de la Historia Náutica de España no podía corresponder a un deseo de conocimiento y difusión de uno de los fundamentos esenciales del Estado moderno, para emular la esencia de las talasocracias de la Antigüedad.

No hay en el prólogo de la obra prácticamente indicios de intencionalidad ajena a la propia construcción de esa obra monumental sobre la Marina Española que concibió en 1752, momento a partir del cual se aplica a su propósito. Se puede aventurar, no obstante, que ya en aquel joven estaban presentes las preocupaciones del hombre maduro y que su deseo de componer una Historia Náutica de España no podía ser producto fortuito. Sin duda, esa historia tenía un objetivo aleccionador en el propósito de Campomanes, aunque no esté abiertamente declarado, pero no sería de extrañar que estuviera tras la actuación de Carlos III para la recuperación de la gloria marítima de España mediante la recreación del puerto de Cartagena.

Cita Campomanes como antecesores en su tarea a Florián de Ocampo y al Padre Mariana, como referentes específicos en lo concerniente a la Antigüedad, pero no merece la pena detenerse más en esos autores que ni siquiera son preludio de los asuntos que aquí nos preocupan. Como ya anticipamos, la obra de Campomanes se publica más de un año después de que estuviera concluida pues al parecer no encuentra ni el tiempo necesario para dedicarse a la edición, ni el mecenazgo requerido para satisfacer los costos. En 1755 había sido designado asesor del Juzgado de la Renta, primer cargo oficial en la carrera de la Administración Pública desempeñado por quien habría de llegar a los puestos más altos del Estado. A partir de entonces hubo de restringir los tiempos dedicados a la investigación, lo que tuvo como consecuencia el abandono del proyecto de la Historia de la Marina Española.

El asunto quedó olvidado en la investigación nacional que no volverá a preocuparse demasiado por la historia náutica de la Antigüedad hasta el siglo xx. En realidad, como ya adelantamos, la Historia General de España del Padre Mariana no dedicaba atención específica a la navegación antigua, ni tampoco lo harán las historias más extensas de la segunda mitad del siglo xviii

(18) F. Álvarez Requejo, *El conde de Campomanes. Su obra histórica*, Oviedo, 1954.

o del XIX (19), como la de Masdeu (20) o la monumental de Modesto Lafuente (21). Sin embargo, existen algunas excepciones que debemos tener en cuenta. La conocida obra de los Mohedano incluía una Disertación sobre las flotas del rey Salomón, y otra «Sobre el Comercio, Navegaciones y Marina de los antiguos Españoles» que trataba de ofrecer una panorámica de la situación desde las primeras navegaciones a las que se hace referencia en los textos bíblicos hasta época romana (22). Tanto en esta obra como en la de Campomanes se utilizó como referente ineludible el libro del Obispo Pierre Daniel Huet, *Histoire du commerce et de la navigation des anciens* (23), que debieron manejar en francés, pues no fue traducido al español hasta 1793 (24). El tema debía de resultar bastante atractivo pues las revistas españolas que reseñaban libros recién publicados también se hicieron eco de la aparición de esta monografía que abordaba la historia del comercio y la navegación desde antes del Diluvio hasta época romana. Dos publicaciones periódicas bien conocidas como son el *Memorial Literario* (25) y la *Gaceta de Madrid* (26) muestra

(19) Puede consultarse al respecto: M. Fernández de Navarrete, *Biblioteca Marítima Española*, Madrid, 1841. Hay ed. de 1995 en Barcelona : Palau & Dulcet.

(20) J. F. de Masdeu, *Historia crítica de España y de la cultura española*, 20 vols., Madrid, 1783-1905.

(21) *Historia General de España desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, 29 vols., Madrid, 1850-1867. Fue su continuador, pues la obra quedó inconclusa, Juan Valera. Gozamos ahora de la reedición del discurso preliminar con un introducción importante de Juan-Sisinio Pérez Garzón: M. Lafuente, *Historia general de España desde los tiempos más remotos hasta nuestros días: discurso preliminar*, Pamplona, 2002.

(22) *Historia literaria de España desde su primera población hasta nuestros días*, I, 314-401; II, Parte II, Madrid, Imprenta de Francisco Xavier García, 1768, pp. 231-290.

(23) París, François Fournier, 1716.

(24) *Historia del comercio y de la navegación de los antiguos* [trad. Fray Plácido Regidor] Madrid, Imprenta de Ramón Ruiz. Cf. Romero Recio, “Contactos entre púnicos y romanos...”, 1987-1994; eadem, *Historias antiguas. Libros sobre la Antigüedad en la España del siglo XVIII*, Madrid, 2005, 62.

(25) «Los que han tratado hasta aquí del comercio, más han procurado enseñar el arte y las reglas con que se practica en el día, que escribir su historia, y aún los Autores que han escrito muy por encima sobre esta materia, no han salido de la esfera del siglo pasado y del presente; pero esta obra no tiene relación alguna con nuestros tiempos, pues su Autor se ha ceñido a los límites de la antigüedad, escogiendo una parte de la historia tan nueva como poco trillada». *Continuación del Memorial Literario*, febrero 1794, nº III, p. 211.

(26) «Sólo un sabio de primer orden como el autor, dedicado desde su juventud al estudio de la antigüedad, instruido en las lenguas muertas y vivas, y en comunicación con los sabios de su tiempo, pudiera haber allanado un asunto tan escabroso; recogió y presentó con orden y claridad en corto volumen cuanto se halla esparcido sobre esta materia en los autores Griegos y Latinos. Sale para utilidad pública esta apreciable obra traducida, añadida con notas, y un índice geográfico para inteligencia de los pueblos, puertos, mares é islas de que se hace mención en ella». *Gaceta de Madrid*, 8 noviembre 1793, p. 1188.

admiración en sus comentarios sobre la *Historia del comercio y de la navegación de los antiguos*. Algunos años más tarde, en 1807, el famoso historiador, economista y político catalán, Antonio de Capmany dedicaría un capítulo a las naves de la Antigüedad en su obra *Cuestiones críticas sobre varios puntos de historia económica, política y militar* (27). Sus preocupaciones, sin embargo, giran en torno a la ingeniería náutica dejando de lado cualquier tipo de cuestión relacionada con la navegación antigua en la península Ibérica.

En 1800 Martín Fernández de Navarrete –marino e historiador- elige como tema de su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia, los progresos del arte de navegar en España (28). Poco dice sobre la navegación en la Antigüedad en apenas 5 páginas de las 61 que ocupa su discurso. Sus comentarios se centran en señalar las dificultades náuticas de los pueblos antiguos que surcaron el Mediterráneo debido a los escasos progresos técnicos y al limitado avance de las matemáticas y la astronomía. Ahora bien, admira la valentía y la osadía de estos audaces navegantes que fueron capaces de alcanzar puntos muy alejados con unos medios que considera precarios. Son de destacar las citas de los autores clásicos que incluye así como del Periplo de Hanón del conde de Campomanes. Amplía algo el desarrollo de esta etapa de la historia de la marina española en su obra póstuma: *Disertación sobre la Historia de la Náutica, y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles* (29). Destacando la tarea de los navegantes fenicios, alude a las travesías de griegos, cartagineses y romanos, deteniéndose algo más en los periplos de Hanón e Himilcón y, sobre todo, en cuestiones técnicas de navegabilidad. Otra obra del autor que es necesario destacar, aunque apenas afecta al tema que nos ocupa, es su *Biblioteca Marítima Española* –citada más arriba- publicada en 1841.

La excepción más relevante es el proyecto llevado a cabo por el Intendente de Marina y Secretario del Consejo del Rey, don Juan Antonio Enríquez

(27) Madrid, Imprenta Real, 1807: Cuestión V: «De los bastimentos de remos, o galeras de los antiguos, con el nombre de birremes, triremes, & c.», pp. 261-286. El autor ya había publicado sus famosas *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 4 vols. Madrid, Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1779-1792 (hay ed. facsímil en Barcelona, 2001 y en internet en cervantes virtual).

(28) *Discurso histórico sobre los progresos que ha tenido en España el arte de navegar. Leído en la Real Academia de la Historia en 10 de octubre de 1800*, Madrid, Imprenta Real, 1802.

(29) Publicada por la Real Academia de la Historia, Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 1846, pp. 15-30. Hay edición facsímil en Valladolid, Maxtor, 2003.

Lozano (1733-1809) que publicó en 1803 la obra *Glorias Marítimas de España*. Su proyecto consistía en una recopilación de los sucesos marítimos de la Historia de España organizado en cuatro tomos de los que sólo se publicó el primero. Nicolás María de Cambiaso dice en su obra *Memorias para la biografía y para la bibliografía de la isla de Cádiz* que el hermano de Juan Antonio Enríquez, Francisco, le había asegurado que la obra estaba concluida pero que no había podido publicarse porque el manuscrito se había perdido durante los trastornos del año 1808 (30). Enríquez se sirvió de los manuscritos de Campomanes pues los obtuvo por mediación de Pedro Cevallos (31), aunque no lo cita. A pesar de la prometedora presentación, el libro no alcanza suscitar el interés que podría haber logrado, pues se pierde en banalidades eruditas y reiteración de asuntos consabidos en las 48 páginas que dedica a la navegación antigua. En el «Discurso preliminar sobre el origen y progresos de la Marina y Navegación desde los tiempos antiguos» no hace más que señalar los desplazamientos míticos, desde Heracles en adelante, y mencionar la llegada de fenicios, griegos y púnicos, poniendo un gran énfasis –como exigían las circunstancias políticas - en señalar la presencia de soldados españoles en el ejército con el que César conquistó Gran Bretaña (32). En ningún momento se atisba una profundidad y un conocimiento histórico parangonable a los de Campomanes. Ahora bien, en esta obra podemos destacar una primera alusión a la arqueología subacuática, pues se menciona el hallazgo de un barco antiguo en el puerto de Cartagena en el año 1716: *Por este tiempo una de las naves españolas se fue a pique en el puerto de Cartagena, y se conservó en su fondo al pie de 1500 años hasta el de 1716, que al limpiar dicho puerto se halló la principal parte de ella con la quilla, aflasto y acrostolio o popa y proa, y clavos de cobre (como lo eran todos en la antigüedad), todo bien conservado, así por no haber broma en aquel fondo, como por la buena calidad de las maderas y ligazones; y el célebre Deán de Alicante D. Manuel Martí hizo sacar un dibujo de ella, que remitió al famoso Anticuario Montfaucon, según sus cartas 3, 5, 9 y 10 del l. 8, habiéndose comprobado su antigüedad por una medalla del emperador Alejandro Severo que se encontró fijada en dicha nave: que de tanta antigüedad no puede gloriarse otra alguna nación marítima sino la española* (33).

(30) Madrid, Imprenta de León Amarita, 1829, II, p. 27.

(31) Álvarez Requejo, *El Conde de Campomanes*, p. 145, nota 175 y pp. 177-180.

(32) Pp. 9 y 35.

(33) *Glorias marítimas de España*, Madrid, Imprenta Real, 1803, p. 62.

La noticia pone de manifiesto el interés, ya a comienzos del XVIII, por abordar el estudio de un hallazgo arqueológico submarino igual que se haría con uno terrestre, aunque, eso sí, por parte de un conocido erudito y helenista como es el deán Manuel Martí cuya obra tuvo, hay que decirlo, una escasa repercusión en España frente al gran prestigio de que gozó en el extranjero (34). De hecho, los hallazgos de Cartagena a los que alude Enríquez fueron destruidos, como hace constar el propio deán Martí en una de sus cartas: *Te envío unos fragmentos arrancados de lo que queda sobreviviente de la vieja nave hallada el año pasado (...) el afán tan fuerte que los nuestros tienen por deshacer los antiguos monumentos hizo que, mediante un fuerte golpe, se rompiera totalmente aquella trabazón (...) con la intención de mandar al Rey Felipe V los clavos de bronce (...) tirando todo lo demás* (35).

En 1863 José Oliver y Hurtado, obispo de Pamplona, dedicará su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia a la navegación. *Diversos periplos ibéricos que ofrecen las obras de la antigüedad* será el tema del discurso realizado por el ganador –junto con su hermano Manuel– del premio de la Academia en el año 1860 (36). Comienza su andadura sobre la navegación antigua en la Península desterrando antiguos mitos sobre remotas expediciones de personajes bíblicos como Túbal –hijo de Jafet y nieto de Noé–, Tarsis –hijo de Javam, nieto de Jafet y bisnieto de Noé–, Nabucodonosor y las flotas del rey Salomón. La comunicación directa entre los dos extremos del Mediterráneo tendría lugar, según dice textualmente Oliver y Hurtado, *en los tiempos a que se remontan las antiguas tradiciones sobre la venida de Hércules, dios protector de la metrópoli y de sus colonias, y símbolo por consecuencia de la raza fenicia; y la historia de las expediciones de aquel héroe por las costas de nuestro mar no es otra cosa que una narración épica y alegórica de la propagación del pueblo fenicio por medio del comercio y la navegación, y con la civilización que les era consiguiente* (37). Después de un repaso a las fuentes griegas, que conoce muy bien, concluye que los cronistas de los siglos XV y XVI fantasearon acerca de la llegada de distintos personajes a nuestras costas tomando como históricos los mitos griegos que habían sido

(34) Hernando, *Helenismo e Ilustración...*, 164 ss.; A. Mestre, *Manuel Martí, el deán de Alicante*, Alicante 2003.

(35) *Ecclesiae Alonensis Decani, Epistolarum libri duodecim*, Madrid, 1735.

(36) *Munda pompeiana*, Madrid, Manuel Galiano, 1861.

(37) Pp. 7-8.

transmitidos por los poetas. El autor repasa las navegaciones fenicias a las que aluden Heródoto y otros autores, resaltando sus cualidades náuticas y sus viajes por todo el Mediterráneo gracias a los progresos que llevaron a cabo en el ámbito de la navegación. Como no podía ser de otro modo, se detiene ampliamente en el relato de los periplos de Hanón –citando sin demasiado entusiasmo a Campomanes y con mayor admiración a Heeren o Movers- e Himilcón, así como Escílax, Piteas o el viaje de Artemidoro a la Península –recogido en Estrabón-. La conclusión de Oliver y Hurtado es que se han de tener en consideración las navegaciones de fenicios, cartagineses y griegos hasta la Península Ibérica en la Antigüedad porque no hay ningún otro estado moderno que pueda rivalizar con España en este ámbito, porque es necesario valorar adecuadamente el riesgo que afrontaron los navegantes de la antigüedad y, sobre todo, porque supone el punto de partida de *nuestra historia patria* (38). En las 55 páginas que ocupa el discurso de Oliver y Hurtado se pone de manifiesto un excepcional conocimiento de las fuentes que afectan al ámbito de la navegación en la Península durante la Antigüedad. Es posible que el autor hubiese pensado realizar un libro sobre la materia porque en la contestación que a su discurso da el académico Carlos Ramón Fort, señala: *ha trazado un excelente programa; pero en su mente queda un libro: que a esto equivale concebir el plan, coordinar los materiales, elegir escritores y textos, calificar los aciertos y errores que ofrecen, mediante una crítica sagaz, a cuyo favor nuestro docto compañero marcha con paso firme por el peligroso campo en que parten límites la Historia y la fábula* (39). Tal vez Fort únicamente le está animando a realizarlo y sin duda es una pena que no consiguiera convencerle pues habría supuesto un paso importante en la historia náutica de nuestro país.

D. Antonio Blázquez y Delgado-Aguilera retomará los estudios sobre navegación y comercio en la antigüedad peninsular partiendo también del análisis de las fuentes clásicas. Nacido en 1859, se mostró pronto como un estudioso infatigable y un erudito de hondo cuño al que preocupó intensamente la Geografía, disciplina que impartió en la Escuela Superior de Guerra. Motivado por esas inclinaciones dedicó numerosos estudios a la geografía antigua y medieval. Indagó sobre vías romanas, pero para nuestro actual interés, destacó por sus estudios acerca de Estrabón (40) y Avieno. En relación

(38) Pp. 40-41.

(39) P. 71.

(40) A. Blázquez, *Descripción de Iberia de Estrabón*, Madrid, 1900.

con ambos autores publicó un trabajo sobre el comercio del estaño (41). El abundamiento en el poema de Avieno le permitió redactar un estudio específico sobre el periplo del cartaginés Himilcón (42) y ello le permitió realizar la edición de ese poema, *Ora Maritima* (43), a partir del cual escribió páginas muy sensatas sobre la localización de Tarteso, asunto en el que fue seguido sin el debido reconocimiento por A. Schulten (44).

No es exagerado afirmar que la navegación está muy presente en las obras mencionadas de Blázquez; sin embargo, no se propone en ningún instante realizar una Historia de la Navegación Antigua, de modo que sus estudios hacen avanzar mucho el conocimiento, pero no de una manera sistemática. Más sistemática es la siguiente aportación importante, llevada a cabo por Casariego (45) cuyo objetivo era reunir la documentación disponible en los textos clásicos sobre rutas y viajes marítimos. Autor de otras obras relacionadas con el mar y la navegación (46) -incluso de un poema titulado «El mar fabuloso de la Antigüedad y el Medievo» (47) - anuncia en *Los grandes periplos de la Antigüedad* la próxima publicación de una *Historia universal del mar* cuyo primer volumen estaría dedicado a la Antigüedad. No sabemos si esta obra llegó a publicarse, creemos que no, porque nos ha sido del todo imposible localizarla.

En *Los grandes periplos de la Antigüedad* Casariego analiza los periplos recogidos en las fuentes en relación con la circunnavegación de África (48) -, la navegación hacia las islas atlánticas, los viajes en busca de metales, las navegaciones hacia la Península Ibérica y la India y los periplos literarios, entre los que menciona la *Ora marítima* de Avieno o el periplo de Dioniso Periégeta. Naturalmente, Casariego hace amplio uso del estudio de

(41) A. Blázquez, *Las Casitérides y el comercio del estaño en la Antigüedad*, Madrid, Patronato de Huérfanos, 1915.

(42) A. Blázquez, *El Periplo de Himilcón*, Madrid, 1909.

(43) Avieno, *Ora marítima*. Edición crítica y estudio geográfico por A. Blázquez, Madrid, 1923.

(44) J. Alvar, «Adolf Schulten», *Madrider Mitteilungen*, en prensa.

(45) J. E. Casariego, *Los grandes periplos de la Antigüedad. Breve historia de las navegaciones clásicas*, Madrid, 1949 (reed. 1969).

(46) Entre otras: *Historia del Derecho y de las Instituciones marítimas del mundo hispánico*, Madrid 1947.

(47) *Mares y veleros de España*, Madrid, 1953, pp. 14-19.

(48) Tema objeto también de una conferencia pronunciada en 1949: *Las grandes exploraciones marítimas del África en la Antigüedad. Conferencia pronunciada en el Instituto de Estudios Africanos el 14 de diciembre de 1949*, Madrid 1950.

Campomanes, al que discute y reconoce sus aciertos en el apartado dedicado al Periplo de Hanón (49). Ha de tenerse en cuenta que el tema ya había sido ampliamente trabajado por el autor en la edición crítica bilingüe del Periplo que había publicado en 1947 (50). Aquí Casariego calificaba la traducción de Campomanes de *libérrima* pues considera que *adolesce de algunos fallos en la interpretación filológica*, si bien puede *reputarse como la mejor o una de las mejores de su tiempo* (51). Incluye también la reconstrucción del puerto de Cartago de la obra de Campomanes *a título de curiosidad y recuerdo de la primera edición española del periplo*, subrayando su nulo valor científico.

Pero merece la pena volver sobre la obra de Casariego que estábamos comentando para destacar un capítulo final dedicado a la construcción naval, la navegación y la vida marítima en la Antigüedad donde el autor hace una breve pero precisa panorámica de estos temas (52). Casariego aprovecha los avances de la bibliografía internacional y ofrece a los lectores españoles un breve texto, no llega a 200 páginas, de cuidada actualidad y con un rigor que le procuró un reconocido prestigio entre los especialistas foráneos.

Una somera alusión a la navegación en la Antigüedad encontramos también en la monografía escrita por el almirante Carrero Blanco titulada *España y el mar* (53). La obra, publicada en 1941 y revisada más adelante, no tenía como objetivo realizar un recorrido histórico exhaustivo, por lo que las menciones a la náutica antigua tratan únicamente de mostrar la presencia de la Península en las rutas de los primeros navegantes hacia el Occidente Mediterráneo y, sobre todo, señalar las características técnicas de los barcos más antiguos comenzando por los egipcios y continuando por los fenicios, griegos y romanos. Esta serie de consideraciones permitían a su autor introducir al lector en una historia de la marina que centraba su interés en época contemporánea.

Allá por 1980, uno de los firmantes defendió su tesis doctoral dedicada al estudio de la navegación peninsular en época prerromana. Ése sí podría haber sido el capítulo inicial de una Historia Náutica de la Península Ibérica;

(49) Pp. 40-58.

(50) *El periplo de Hannon de Cartago*, Madrid, 1947.

(51) P. 22.

(52) Pp. 140-165.

(53) *España y el mar*, I, *El mar en la guerra y en la paz hasta la II Guerra Mundial*, Madrid, 1941. (3ª ed. revisada 1962), 12, 83 ss.

sin embargo, sólo conoció una edición facsímil del texto mecanografiado realizada por el Servicio de Reprografía de la Universidad Complutense de Madrid (54). Circunstancias de distinta naturaleza impidieron una publicación más formalizada y el propio autor reorientó sus campos de interés en otras direcciones a partir de entonces, de modo que nunca dedicó el tiempo que hubiera requerido la preparación del texto para enviarlo a imprenta. No obstante, sus aportaciones son bien conocidas y se citan con frecuencia, no sólo las de publicaciones posteriores, sino también los contenidos de la tesis a pesar de la aparente dificultad de consulta debido a la escasa difusión de la edición (55). Un ejemplo elocuente en tal sentido es el trabajo de M. Almagro sobre representaciones de barcos de época prerromana, en el que discute la cronología del por entonces famoso conjunto de embarcaciones de Laja Alta (Jimena de la Frontera, Cádiz) (56). Asimismo es de destacar, del propio autor, su estudio sobre navegación atlántica en la Prehistoria, en el que se vinculan movimientos demográficos, testimonios arqueológicos y referencias literarias con los desplazamientos por mar, aunque no hace alusión a la arqueología subacuática (57).

Un estudio que merece especial atención por el interés en establecer las conexiones necesarias entre poblamiento, movimientos demográficos, medios de transporte y producción cultural es el libro de Víctor Guerrero (58). Allí se establece una secuencia histórico cultural de las islas Baleares

(54) J. Alvar, *La navegación prerromana en la Península Ibérica: colonizadores e indígenas*, Madrid, 1981.

(55) Deseamos citar, a modo de ejemplo sobre la producción de Alvar sobre navegación, los siguientes trabajos: «Aportaciones al estudio del Tarshish bíblico», *Rivista di Studi Fenici*, 10,2, 1982, 211-230; «La precolonización y el tráfico marítimo fenicio por el Estrecho», *Congreso Int. El Estrecho de Gibraltar. Ceuta, nov. 1987*. Madrid, 1988, 429-443; «El tráfico comercial etrusco hacia el Extremo Occidente», *Flotte e commercio greco, cartaginese ed etrusco nel mar Tirreno. Ravello, 19-25 gennaio 1987*, T. Hackens ed. (Pact 20), Estrasburgo-Ravello, 1988, 373-391; «Avieno, los fenicios y el Atlántico», *Homenaje F. Gascó. Koliaos*, 4.1, Sevilla, 1995 (1997), 21-37; «Avieno, los fenicios y el Atlántico», *Homenaje F. Gascó. Koliaos*, 4.1, Sevilla, 1995 (1997), 21-37; «Poliorcética y guerra naval en el mundo fenicio», en *Guerra y Ejército en el mundo fenicio-púnico. XIX Jornadas de Arqueología fenicio-púnica, Eivissa 2004*, Ibiza, 2005, 7-29.

(56) M. Almagro-Gorbea, «Representaciones de barcos en el arte rupestre de la península Ibérica. Aportación a la navegación precolonial desde el Mediterráneo oriental», *Congreso Int. El Estrecho de Gibraltar. Ceuta, nov. 1987*. Madrid, 1988, 389-398, donde se cita la mencionada tesis en la nota 10.

(57) M. Almagro-Gorbea, «La navegación prehistórica y el mundo atlántico», en V. Alonso (ed.), *Guerra, exploraciones y navegación del mundo antiguo a la Edad Moderna*, La Coruña, 1995, 13-35.

(58) V. M. Guerrero Ayuso, *Navíos y navegantes en las rutas de Baleares durante la Prehistoria*, Palma de Mallorca, 1994.

hasta el final de la época púnica que le permite, por lo particular del caso estudiado, establecer la importancia de la náutica como elemento esencial para la arribada de gentes y para el transporte de mercancías dentro de un contexto general mediterráneo en la dirección que estableció Alvar. La formación arqueológica de Guerrero se aprecia en la inclusión de la información proporcionada por los hallazgos subacuáticos, especialmente importantes para el establecimiento de las rutas comerciales y los modelos de embarcación (59).

Fernando Alonso Romero (60) y Jaime Alvar (61) ya habían determinado los modelos de embarcación, los distintos tipos de construcción y sus posibilidades náuticas. Uno de los tipos conocido por las fuentes literarias, la piragua monóxila, quedó arqueológicamente documentada en un hallazgo publicado en 1986 (62). Primero fueron halladas dos y luego una tercera; se les supuso una datación orientalizante, pero en realidad se trata de tres embarcaciones medievales según las dataciones radiocarbónicas; posteriormente, en el propio río Lima se encontraron otras dos piraguas talladas en el tronco de un árbol que se datan por radiocarbono entre los siglos III y II a.C. (63), lo que pone de manifiesto la pervivencia de este tipo de embarcación a lo largo del tiempo, como eficaz medio de transporte y comunicación en la costa atlántica.

Por desgracia, la arqueología subacuática no ha podido documentar en el litoral portugués otras estructuras de embarcación prerromana, aunque sí de época romana. En el excelente estado de la cuestión, que se puede consultar en internet en la dirección mencionada en la nota precedente, se concluye que hay doce naufragios documentados que correspondan a la Edad Antigua; sólo dos se califican de prerromanos, las dos monóxilas del Lima. Quedan,

(59) Guerrero, *ibidem*, 153-189.

(60) *Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las Islas Británicas y medios de navegación*, Castrelos, Vigo, 1976.

(61) *Op. cit.*, nota 17.

(62) F. J. S. Alves, «A piroga monoxila de Geraz do Lima», *O Arqueólogo Português*, serie IV, 4, 1986, 209-234; *idem*, «The dugout of Geraz do Lima», en *Local Boats (4th International Symposium on Boat and Ship Archaeology - Porto, 1985)*. BAR International Series 438, Oxford, 1988, 287-292; F.J.S. Alves, «L'archeologia subacquea in Portogallo tra gli anni ottanta e i novanta», en *Atti della VIIª Rassegna di Archeologia Subacquea*, Giardini Naxos, 1993.

(63) F. J. S. Alves, M.L.P. Blot, P. J. Rodrigues, R. Henriques, J. G. Alves, A. M. Dias Diogo y J. P. Cardoso, «Vestígios de naufrágios da antiguidade e da época medieval em águas portuguesas», *Comunicação ao Congresso do Mar (Nazaré, 1 e 2 de Abril de 2005)*, publicado en PDF en: <http://www.ipa.min-cultura.pt/cnans/Publicacoes/Bibliografia/Francisco%20Alves>.

por tanto, definitivamente descartadas las noticias sobre hallazgos de embarcaciones fenicias en Portugal.

El silencio arqueológico en tal sentido no desacredita la idea ya bien fundada de la presencia de navegantes fenicios en el litoral atlántico desde mediados del siglo VII a.C. La tesis ya había sido establecida por la lectura del texto de Avieno (64), al que algunos autores no le otorgan valor documental para época prerromana. El posterior hallazgo de enclaves fenicios en la costa portuguesa ratifica la correcta interpretación de los textos tal y como veníamos haciendo (65).

No se puede afirmar que con estas controversias se haya extraído cuanto las fuentes literarias puedan informar, de hecho, las conclusiones de ellas obtenidas se ven alteradas y modificadas como consecuencia de los avances del conocimiento procurados desde la Arqueología, tanto en tierra como subacuática. Pero, en este último sentido, aún hay progresos esperables en la confrontación de las distintas series informativas.

En el año 1945, don Antonio García y Bellido publicó un artículo pionero sobre la navegabilidad de los ríos peninsulares, en el que a partir de las informaciones proporcionadas por los textos literarios de la Antigüedad, estimaba el alcance de las rutas de transporte por agua dulce (66). Apenas hubo continuidad en esta línea de investigación, hasta que treinta años más tarde se hizo público el estudio sobre el Guadalquivir de Lorenzo Abad (67). Tampoco entonces cundió el ejemplo, los estudios sobre vías fluviales quedaron aparcados (68), aunque el Guadalquivir habría de ser parcialmente revisitado en 1990 (69). No ha sido ocasión aprovechada, el espacio dedicado a la arqueología en ríos y lagos en el II Curso de Arqueología

(64) Alvar, *op.cit.*, nota 17; *idem*, «El comercio del estaño atlántico...», *MHA*, 4, 1980, 43-49; *idem*, «Avieno, los fenicios y el Atlántico», *Homenaje F. Gascó. Koliaos*, 4.1, Sevilla, 1995 (1997), 21-37.

(65) Véase, por ejemplo, J. Alvar, «Las fuentes literarias sobre Tartessos» del Catálogo de la Exposición *Argantonio, Rey de Tartessos*, Sevilla, 2000, 37-67 y, del mismo autor, «El problema de la precolonización», en prensa.

(66) A. García y Bellido, «La navegabilidad de los ríos de la Península Ibérica en la Antigüedad», *Investigación y Progreso*, 16, 1945, 115-122.

(67) L. Abad, *El Guadalquivir; vía fluvial romana*, Sevilla, 1975.

(68) Entre las escasas excepciones están las 15 páginas del capítulo IX de la tesis de Alvar, citada en nota 17, aunque no se detiene en los posibles restos arqueológicos.

(69) G. Chic, *La Navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Écija, 1990; *idem*, «Navegación fluvial por el Guadalquivir», en *El Baetis-Guadalquivir, puerta de Hispania. Actas del I Ciclo de Estudios sobre Sanlúcar*, Sanlúcar de Barrameda, 2003, 39-88, un texto de 16 páginas con escasas novedades y una introducción de cinco páginas de contenido desconcertante.

Subacuática de la Universidad Autónoma de Madrid, donde no se hace más que un planteamiento generalista y descriptivo de casos extrapeninsulares, sin que se recurra a ningún ejemplo hispano (70). Debemos albergar la esperanza de que se suscite el interés de los expertos por este ámbito tan importante de la economía de la Antigüedad y que se preste atención a los posibles hallazgos, fortuitos o no, de restos de embarcación, tal y como se ha puesto de manifiesto en la desembocadura del río Arade, al sur de Portugal, con interesantes testimonios procedentes de diversas épocas, hasta la Edad Moderna (71).

Lo mismo cabría decir a propósito de los puertos (72). En el año 1981 Sherill Lynn Spaar realizó una tesis doctoral titulada *The ports of Roman Baetica. A study of provincial harbors and their functions from an historical and archaeological perspective*, que frecuentemente es pasada por alto (73). Casi excepción constituye la publicación de las *III Jornadas de arqueología subacuática: puertos antiguos y comercio marítimo* celebradas en Valencia en 1997 (74), el estudio del puerto de Sagunto, realizado por Carmen Aranegui (75), así como el de Gijón del que se ha publicado una monografía editada por Carmen Fernández Ochoa con motivo de la celebración de una Exposición (76). Y por lo que respecta a los puertos situados en las desembocaduras de los ríos no es mucha la atención que se les ha prestado. Constituye, sin embargo, una excepción la celebración de las *IV Jornadas de Arqueología Subacuática*, en Valencia entre el 28 y el 30 de marzo de 2001, precisamente

(70) I. Rubio, «La Arqueología Subacuática en ríos y lagos», en S. Martínez Lillo y J. Blánquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 307-323.

(71) F. J. S. Alves, «El río Arade (Algarve, Portugal): un archivo del patrimonio arqueológico náutico», en G. Pascual Berlanga y J. Pérez Ballester (eds.), *Puertos Fluviales Antiguos: Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras*, Valencia, 2003, 31-33; V. Loureiro y J. G. Alves, «The Arade I Shipwreck: Preliminary Results of the 2004 and 2005 Field Seasons», *International Journal of Nautical Archaeology*, 37. 2, 2006, 273-282 (publicado Online: 27 May 2008).

(72) Un estudio pionero, fuera del ámbito peninsular, es el de M. Romero, «Los puertos fenicios y púnicos», en *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos. XI Jornadas de arqueología fenicio-púnica (Eivissa 1996)*, Ibiza, 1998, 105-135.

(73) Ann Arbor, 1981.

(74) Valencia, 1998.

(75) C. Aranegui, «Puerto de Arse-Saguntum», en C. Aranegui (coord.), *Saguntum y el mar*, Valencia, 1991, 57-60; eadem, *El puerto prerromano y romano de la ciudad. Guía de los monumentos romanos y del Castillo de Sagunto*, Valencia, s/f; eadem, «El Grau Vell, puerto de Arse-Saguntum», *Opulentissima Saguntum*, Sagunto, 2004, 83-97.

(76) C. Fernández Ochoa (ed.), *Gijón, puerto romano. Navegación y comercio en el cantábrico durante la Antigüedad*, Barcelona-Madrid, 2003.

bajo ese lema (77). Siguiendo la estela de las *III Jornadas* dedicadas, como hemos indicado, a los puertos antiguos y el comercio marítimo, las *IV Jornadas* abordaron el estudio de los puertos fluviales de la fachada atlántica y mediterránea de la Península Ibérica, para a continuación abrirse a las últimas investigaciones sobre este tipo de infraestructuras en regiones de otros países: Golfo de León, costa tirrénica y adriática y Mediterráneo oriental.

Las diferentes Jornadas de Arqueología Subacuática –de las que hablaremos un poco más adelante– son un ejemplo sintomático del desarrollo de esta disciplina naciente que en España se ha desarrollado con un cierto retraso en relación con otros países. Ya en los años 50 se desarrollaron algunas iniciativas en Italia y en Francia gracias al empeño de N. Lamboglia, que trabajó en el pecio de Albenga, y a F. Benoit, en Grand-Congloué. Sin embargo, la primera excavación arqueológica a gran escala sería la dirigida en 1960 por L. Bass en cabo Gelidonia (Turquía) donde colaboró todo un equipo de arqueólogos (78). Desde entonces las excavaciones subacuáticas no han dejado de sucederse, y no sólo eso, han llegado incluso a convertirse en un producto mediático gracias a la proyección internacional que algunos arqueólogos, como Franck Goddio, han conseguido. Las excavaciones que éste, apoyado científicamente por el Oxford Centre of Maritime Archaeology y financiado por la Fundación Hilti, ha realizado en Alejandría y la región canópica han superado la barrera de la especialización llegando al gran público que ha podido conocer los resultados de este tipo de trabajos mediante una exposición –*Tesoros sumergidos de Egipto*– que ha viajado ya por varias ciudades, incluida Madrid (79).

Pero volviendo al caso español, los primeros hallazgos submarinos se produjeron casi de manera casual y fueron aprovechados con avidez por los coleccionistas. A comienzos del siglo xx instituciones como la Real Academia de la Historia se interesan por hallazgos fortuitos de objetos en el mar, si bien, los descubrimientos casuales de pecios ya habían suscitado el interés de algunos eruditos españoles como mencionábamos más arriba a propósito del barco al que alude el deán Manuel Martí. El caso más conocido es el del hallazgo en aguas del cabo de Palos (Murcia) –por parte de una no iden-

(77) Pascual Berlanga y Pérez Ballester (eds.), *Puertos Fluviales Antiguos...*

(78) Un acercamiento a estos y otros yacimientos puede hacerse a través de J. Delgado (ed.), *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, Londres, 2001 (1ª ed. 1997).

(79) F. Goddio (ed.), *Tesoros sumergidos de Egipto*, Madrid, 2008.

tificada «Sociedad Esponjera del Sur de España»- de una treintena de anclas, lingotes de plomo y una ánfora de barro en 1905 (80). Ramón Laymond y Diego Jiménez de Cisneros y Hervás realizaron un informe del hallazgo que remitieron a la Real Academia de la Historia que lo publicó en su Boletín (81). Esta primera aproximación resultaba bastante confusa, en primer lugar, porque se desconoce el lugar exacto en el que habían aparecido estos materiales y en segundo lugar por la dispersión de los mismos. Parece ser que habían localizado otras anclas y se comentaba que podían existir más sin recoger en la misma zona, pero una completa falta de coordinación provocó que tanto las anclas como las barras se dispersaran vendiéndose a diferentes personas. Algunos cepos y lingotes de plomo se fundieron y el rastro de unas anclas con inscripciones se perdió para siempre.

Ya en los años 60 y 70 los Patronatos de Excavaciones Arqueológicas Submarinas y algunos clubes de inmersión y submarinistas deportivos desarrollan algunas tareas que no alcanzan ni mucho menos el nivel desarrollado en otros países (82). En la década de los 80 comienzan a surgir en España instituciones oficiales dedicadas a la arqueología subacuática y en 1982 nace el *Centro y Museo Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas* dependiente del Ministerio de Cultura (83) que se presenta en el *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina* celebrado en Cartagena (ya se había celebrado el III en Barcelona) (84). La publicación de las Actas de este Congreso en 1985 por parte del Ministerio de Educación Cultura y Deportes supondrá también un reconocimiento a una disciplina que estaba ganando

(80) Todas las cuestiones relativas al hallazgo pueden verse en M. Romero Recio, «Inscripción a Zeus Casio y Afrodita sobre ancla de plomo hallada en 1905», *Ostraka, Rivista di Antichità*, 8.2, 1999, 541-543.

(81) R. Laymond y D. Jiménez de Cisneros y Hervás, «Anclas de plomo halladas en aguas del cabo de Palos», *BRAH*, 48, 1906, 153-155.

(82) J. Blánquez y J. Martínez Maganto, «Historia de la arqueología subacuática en España», en S. Martínez Lillo y J. Blánquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 26 ss.

(83) V. Antona del Val, «El Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas», *Boletín de la Asociación Española de Amigos de la Arqueología*, 25, 1988, 17-23; I. Negueruela, «Algunas reflexiones parciales sobre el Museo Nacional de Arqueología Marítima» y M. Gómez Bravo, «El Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas submarinas: resumen de sus principales actuaciones subacuáticas», en Ramallo Asensio (coord.), *Aulas del Mar. Aula de Arqueología Subacuática*, Murcia, 1994, 73-82 y 83-93; I. Negueruela, «Notas sobre el pasado y presente del Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas de Cartagena», *Revista de Museología*, 33-34, 2005, 79-94.

(84) *III Congreso Internacional de Arqueología submarina. Barcelona 1961*, Bordighera, 1971.

terreno poco a poco en el ámbito académico y científico (85). En casi 500 páginas investigadores españoles y extranjeros abordaban cuestiones relacionadas con la metodología, prospecciones y cartas arqueológicas, excavaciones submarinas, arquitectura e historia naval, estudio de materiales, relaciones comerciales en el mundo antiguo, así como conservación y restauración de los hallazgos. Entre 1985 y 1987 también se celebró anualmente el Aula de Arqueología Subacuática dirigida por el profesor M. Martín Bueno que desarrolló una importante tarea de formación de arqueólogos submarinistas. El Aula retomó su actividad en los años 90 dirigida por el profesor S. Ramallo Asensio que coordinó algunas publicaciones en la Universidad de Murcia que trataban de poner al día aspectos metodológicos, así como actuaciones concretas en diferentes zonas de la Península (86).

Pero el cambio sustancial en el ámbito de la arqueología subacuática en España se producirá a partir del reconocimiento de un mismo tratamiento legal a los yacimientos arqueológicos terrestres y submarinos en la ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español (87) y, sobre todo, a partir de la creación en los años 90 de distintos centros oficiales -en Cataluña (1992), Valencia (1996) y Andalucía (1998)- encargados del estudio especializado en el Patrimonio Arqueológico Sumergido.

El Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas submarinas (CNIAS) de Cartagena ha desarrollado una importante labor de formación de arqueólogos-submarinistas, pero también de divulgación. Además de celebrar varios Seminarios de Arqueología subacuática (88) sacó a la luz la primera revista de la especialidad, *Cuadernos de Arqueología Marítima*. Tratando de adecuarse a las nuevas tendencias, el Museo de Cartagena ha cambiado recientemente su denominación, pasando a llamarse *Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA)* con una nueva sede y una nueva función:

(85) *VI Congreso internacional de Arqueología submarina, Cartagena, 1982*, Madrid, 1985.

(86) Ramallo Asensio (coord.), *Aulas del Mar. Aula de Arqueología Subacuática*; *idem, Aula de arqueología subacuática II: comercio y tráfico marítimo en la antigüedad*, Murcia, 1996.

(87) Para las cuestiones legislativas véase: B. Martínez Díaz, «Legislación en torno a la protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático en España», en B. Martínez Díaz (coord.), *I Seminario de Arqueología Subacuática, San Pedro del Pinatar (Murcia) 1987*, Madrid, 1992, 13-26; *eadem*, «La protección del Patrimonio Arqueológico subacuático», en S. Martínez Lillo y J. Blánquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 121-143.

(88) B. Martínez Díaz (coord.), *I Seminario de Arqueología Subacuática, San Pedro del Pinatar (Murcia) 1987*, Cartagena, 1992; *eadem* (coord.), *II Seminario de arqueología subacuática, Cartagena 1988. Navegación, comercio e industria en la antigüedad balear, Eivissa 1989*, Cartagena, 1993.

la de convertirse en observatorio permanente del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (89). Por otra parte, es necesario también poner de relieve el papel que ha tenido el Museo Naval, pues con su colección de antiguas cartas náuticas, derroteros, portulanos, mapas, y su Archivo Histórico ha sido un apoyo documental importantísimo a la hora de abordar numerosas actividades arqueológicas submarinas.

Son muchas, afortunadamente, las iniciativas que se han tomado en los últimos años para dar a conocer los avances en arqueología subacuática que se están desarrollando en nuestro país y que han cambiado la manera de abordar la historia de la navegación en la Antigüedad. La historiografía de la marina antigua depende ya, como no podía ser de otro modo, de los resultados proporcionados por la arqueología subacuática.

A partir de los años 80 comienzan a salir a la luz obras de divulgación sobre el tema, como *Introducción a la Arqueología subacuática* de Xavier Nieto (90) o *Arqueologia Subaquàtica. Un nou camp professional* de J. Santolaria *et alii* (91). Dentro de esta política de divulgación, en 1988 el Museo Nacional de Arqueología Marítima de Cartagena organizó una Exposición sobre la Arqueología Subacuática en España, cuyo catálogo publicó la Dirección General de Bellas Artes y Archivos (92).

Asimismo, ha existido una preocupación creciente por precisar y dar a conocer entre la comunidad científica las labores que desarrolla la arqueología subacuática dentro y fuera de nuestras fronteras. Algunas Jornadas han tratado de ofrecer una panorámica de la situación abordando cuestiones diversas como la legislación que afecta a esta actividad, los avances técnicos, la metodología empleada o los trabajos realizados en distintas zonas de la Península. Tal es el caso del *Ciclo de conferencias de Arqueología subacuática* organizadas en Vigo en el año 1991 (93), las *Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias* (94), las *Jornadas de Arqueología Subacuática* organizadas por la Universidad

(89) R. Azuar *et alii*, «El Plan Museológico del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (Cartagena, Murcia)», *Museos.es: Revista de la Subdirección General de Museos Estatales*, 3, 2007, 48-63 (puede verse en p. 63 la bibliografía que el Museo y la reforma del mismo ha generado).

(90) Barcelona, 1984.

(91) Barcelona, 1992.

(92) *La arqueología subacuática en España*, Madrid, 1988.

(93) Santiago de Compostela, 1992.

(94) J.A. Rodríguez Asensio (coord.), *Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias (Gijón 1990)*, Oviedo, 1991; *idem*, *II Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias (Gijón 1991)*, Oviedo, 1992; *idem*, *III y IV Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias (Gijón 1992-1993)*, Oviedo 1996.

de Valencia (95) o las *Jornadas de Arqueología Subacuática y Patrimonio Sumergido* celebradas en la Universidad de Huelva, por citar algunas de las más relevantes, aunque hay otras promovidas, por ejemplo, en Cantabria.

Los frutos de estos avances en la arqueología subacuática no se han hecho esperar. Uno de los frentes en los que más se ha progresado es en el de la arqueología subacuática colonial. En el año 1985 se publicaron algunos hallazgos importantes que revitalizaban el problema del pecio de El Sec (Mallorca), detectado en 1968 en la bahía de Palma, que fue objeto de permanente saqueo y que pudo ser datado en el siglo IV a.C. (96). Por un lado se dio a conocer un hundimiento fenicio del siglo V en Tagomago (Ibiza) (97) y, por otro, el cargamento de un barco del siglo VII a.C. en Bajo Campana (Cartagena) (98), hallazgos que a su vez habrían de repercutir en el replanteamiento del pecio del Sec (99).

Ahora bien, el hallazgo que más relevancia ha tenido en los últimos años ha sido el descubrimiento consecutivo de los dos barcos fenicios de Mazarrón, que ha situado a la investigación subacuática española a la vanguardia de los estudios de arqueología submarina y de arquitectura naval fenicia gracias a los trabajos realizados por Iván Negueruela y su equipo (100). No sólo se han resuelto graves problemas de metodología de la excavación

(95) *III Jornadas de arqueología subacuática: puertos antiguos y comercio marítimo. Valencia 1997*, Valencia, 1998; Pascual Berlanga y Pérez Ballester (eds.), *Puertos Fluviales Antiguos...; ídem, Comercio, redistribución y fondeaderos: la navegación a vela en el Mediterráneo. V Jornadas de Arqueología Subacuática, Gandía 2006*, Valencia, 2008.

(96) F. Pallarés, «La primera exploración sistemática del pecio del Sec (Palma de Mallorca)», *Rivista di Studi Liguri*, 35.3 y 4, 1972, 287-326; *idem*, «El pecio del Sec y su significación histórica», *Symposium Internacional de Colonizaciones (Barcelona, 1971)*, Barcelona, 1974, 211-215. A. Arribas et alii, *El Barco de el Sec (Costa de Calvia: Mallorca). Estudio de los materiales*, Mallorca, 1987.

(97) J. Ramón, «Tagomago: un pecio fenicio del siglo V a.C. en aguas de Ibiza», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina (Cartagena, 1982)*, Madrid, 1985, 377-391.

(98) J. Mas, «El polígono submarino del Cabo de Palos. Sus aportaciones al estudio del tráfico marítimo antiguo», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina (Cartagena 1982)*, Madrid, 1985, 152-171. Véase más recientemente B. Roldán Bernal, M. A. Pérez Bonet, M. Martín Camino, «El yacimiento Submarino del Bajo de la Campana», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 3, 1995, 11-62.

(99) A. Arribas et alii, *El barco del Sec (Costa de Calvià, Mallorca). Estudio de los materiales*, Mallorca, 1987. Los mismos autores presentaron una síntesis de sus resultados en «L'Épave d'el Sec (Mallorca)», *Table ronde: Grecs et Ibères au IVe siècle avant Jésus-Christ, commerce et iconographie (Bordeaux, 1986)*, *Revue des Études Anciennes*, 89, 1987, 15-130.

(100) I. Negueruela et alii, «Seventh-Century BC Phoenician vessel discovered at Playa de la Isla, Mazarrón, Spain», *The International Journal of Nautical Archaeology*, 24.3, 1995, 189-197; I. Negueruela et alii, «Descubrimiento de dos barcos fenicios en Mazarrón (Murcia)», en M^a.E. Aubet y M. Barthélemy (eds.), *IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos (Cádiz 1995)*, vol. IV, Cádiz, 2000, 1671-1680.

submarina (101), sino que se han recuperado las dos estructuras de embarcación más completas de época protohistórica; se ha documentado el ancla de metal y madera más antiguo de la historia y, lo que resume todo de forma evidente, se trata de «los barcos más antiguos conservados de los excavados arqueológicamente» (102). Ambos se fechan en el siglo VII a.C. El primero, Mazarrón-1, se conocía desde tiempo atrás, pero la excavación sistemática comenzó en 1993. Mazarrón-2 se halló casualmente en 1994, en plena campaña de excavación de Mazarrón-1 (103). El aspecto del casco más completo, Mazarrón-2, es el de un perfil simétrico. No hay espolones, por tanto, no se trata de naves de guerra. Su cargamento de lingotes y ánforas pone claramente de manifiesto que se trata de naves mercantes, la ausencia de remates con prótomo de animal no permite identificarlos como el tipo de barco conocido como *hippos*. Por todo ello y dada su cronología podemos aventurar que se trata de los dos primeros ejemplares documentados del famoso *gaulós* (104).

La náutica griega también ha dejado un importante testimonio en el pecio de la Cala de Sant Vicenç (Pollensa, Mallorca), que supera las limitaciones del estudio de la navegación con bases estrictamente textuales o iconográficas (105). Se trata de una embarcación de tamaño medio, el deterioro de la estructura impide determinar más, fechada por su cargamento en los últimos decenios del siglo VI a.C. (106). Su interés viene determinado por

(101) C. Gómez-Gil Aizpurúa, J. L. Sierra Méndez, «Extracción y tratamientos del barco fenicio (Barco I) de la Playa de la Isla (Puerto de Mazarrón, Mazarrón)», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 4, 1996, 217-228.

(102) I. Negueruela, «Hacia la comprensión de la construcción naval fenicia según el barco «Mazarrón-2» del siglo VII a.C.», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, Madrid, 2004, 227-278.

(103) I. Negueruela, «Mazarrón-2: el barco fenicio del siglo VII a.C. Campaña de noviembre-1999/marzo 2000», en G. Matilla Séiquer, A. Egea Vivancos, A. González Blanco (coords.) *El mundo púnico: religión, antropología y cultura material. II Congreso Internacional del Mundo Púnico, Cartagena 2000*, Murcia, 2004, 53-484.

(104) Alvar, *La navegación prerromana en la Península Ibérica...*, *hippos*, pp. 52-53; *gaulós*, p. 51. Sobre estos tipos de embarcación véase V.M. Guerrero, «Los mercantes fenicio-púnicos en la documentación literaria, iconográfica y arqueológica», en *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos. XI Jornadas de arqueología fenicio-púnica (Eivissa 1996)*, Ibiza, 1998, 61-104, aunque defiende sin argumentarlo que los barcos de Mazarrón son *hippoi*.

(105) J. Alvar, «Los medios de navegación de los colonizadores griegos», *AEspA*, 52, 1979, 67-86.

(106) X. Nieto, M. Santos y F. Tarongí, «Un barco griego del siglo VI a.C. en Cala Sant Vicenç (Pollença, Mallorca)», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, Madrid, 2004, 197-225. El barco ha sido excavado por el CASC, sobre el que puede verse: J. Nieto, «El Centro de Arqueología Subacuática de Cataluña», en S. Martínez Lillo y J. Blánquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 163-169.

múltiples factores. Desde el punto de vista de la arquitectura naval, las conclusiones derivadas de los trabajos llevados a cabo por el Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya permiten afirmar que la nave entra en el grupo de embarcaciones masaliotas de época arcaica, caracterizado por el ensamblaje cosido; no es, por tanto, ni de tradición fenicia, ni de tradición baleárica o ibérica. Ahora bien, la unión del entablamento presenta ciertas modificaciones derivadas del contacto con el tipo de construcción naval fenicio. En efecto, los barcos masaliotas se caracterizaban por el cosido de las tablas con cuerdas, mientras que los fenicios, como ocurre con el caso de los dos barcos de Mazarrón, se unían mediante espigas o lengüetas encastradas. El barco de Sant Vicenç emplea incipientemente un sistema mixto de ensamblaje, que se va a ir abandonando progresivamente en beneficio del ensamblaje mediante mortajas y lengüetas (a veces de sección rectangular, a veces redonda), predominante a partir del siglo IV a. C. independientemente de la ubicación del astillero (107). Este asunto incide en el debate de las técnicas de construcción naval asociadas o no a distintas tradiciones culturales. La arquitectura naval estudiada exclusivamente desde las representaciones vasculares, relieves o grafitos no había permitido detectar detalles como los que ofrece la arqueología subacuática, de manera que entramos en un nuevo dominio, el de los *stemmata* o árboles genealógicos de los modos de construcción naval y la tipología de las embarcaciones.

Además, el cargamento del barco de Sant Vicenç, con materiales de variada procedencia, pero sobre todo ánforas vinarias de la Magna Grecia y también contenedores ibéricos, ilustra el modo de intercambio empórico y amplía el panorama de las relaciones de intercambio en los momentos iniciales de la implantación focea en el litoral peninsular. Esta constatación potencia el importante papel de los puertos ibéricos, como el ya mencionado de Sagunto, que, además, es citado explícitamente en el famoso documento comercial de Ampurias, cuya cronología es estrictamente contemporánea. El remitente de la carta, un texto escrito sobre una lámina de plomo, es un comerciante foceo que ordena a un empleado que se haga cargo, en el puerto de Sagunto (*Saigantha*), de una mercancía adquirida por un ibero, Basped, al que se ofrece la posibilidad de participar al cincuenta por ciento en la siguiente operación de venta (108).

(107) F. Fernández y C. León, «Arquitectura naval y arqueología subacuática», en S. Martínez Lillo y J. Blázquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 79.

(108) A. Domínguez Monedero, *Los griegos en la Península Ibérica*, Madrid, 1996, 64.

A la vista de todas estas consideraciones -y dejando de lado otros numerosos y relevantes hallazgos como el Barco de Binisafuller, Menorca (s. IV a.C.), la nave romano-republicana de la colonia de Sant Jordi, Mallorca (s. II a.C.), el pecio de Palamós, Girona (s. I a.C.), El Pecio de Cap del Vol, Girona (I a.C.-I d.C.), el barco romano de Grum de Sal, Ibiza (s. II d.C.) o el navío romano de Cabrera III (III d.C.)- se puede afirmar que la historiografía naval en España ha adquirido ya una dependencia innegable de las aportaciones proporcionadas por la Arqueología Subacuática, aunque quizá esté costando un poco deshacerse de antiguos lastres que impiden una adecuada valoración de los restos arqueológicos por parte de los historiadores. La multiplicación de cursos, jornadas, congresos y reuniones de todo tipo, así como la implantación de unidades específicas o centros de Arqueología Subacuática en las distintas administraciones del Estado, con tareas específicas de recuperación-estudio-historiación, pero también de elaboración de cartas arqueológicas subacuáticas, no puede más que contribuir muy positivamente al avance del conocimiento (109). El grado de maduración logrado en este sentido permite que seamos optimistas y que veamos factible ahora la recuperación del proyecto con el que iniciamos esta intervención, es decir, la elaboración de una Historia Náutica de la Península Ibérica, el «Proyecto Campomanes de Historia Naval».

(109) Un estado de la cuestión pionero en el trabajo descriptivo de Blánquez y Martínez Maganto, «Historia de la arqueología subacuática en España», 15-53; *ibidem*, B. Domingo, «Bibliografía de la Arqueología Subacuática en España», 325-364. Con anterioridad: AA.VV., *La arqueología subacuática en España*, Madrid, 1988, esp. 77-101; J. Pinedo, «Aproximación a la bibliografía sobre arqueología subacuática»; C. León, «Aportaciones historiográficas acerca de la arqueología naval en España», en Ramallo Asensio (coord.), *Aulas del Mar: Aula de Arqueología Subacuática*, 147-177.

LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval –marítima si se quiere dar mayor amplitud al término–, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.