

LA TALASOCRACIA MINOICA

Ricardo ARROYO RUIZ-ZORRILLA
Dibujos: Francisco SUAREZ-LLANOS

Minos, el más antiguo de los reyes que conocemos por la tradición, adquirió una flota y se hizo dueño de la mayor parte del mar.

(Tucídides 1.4.)

La isla de Creta ocupa un lugar estratégico en el Mediterráneo oriental; su privilegiada situación entre el Peloponeso, la costa de Asia Menor y la desembocadura del Nilo hizo de esta isla en la antigüedad una escala de paso obligada; su hegemonía marítima en el segundo milenio a. C., se debió, además de al talante de los hombres que la habitaron, a su magnífica posición entre los pueblos del Oriente Mediterráneo de la época.

A mediados del tercer milenio a. C., gentes procedentes del Próximo Oriente, tal vez de Cilicia o de la costa sirio-palestina, emigran a Creta, a las Cícladas y a la Grecia continental, trayendo consigo el bronce (1). El mestizaje de estas gentes con los naturales de Creta daría lugar al pueblo creador de la civilización minoica.

Esta civilización, desconocida hasta 1900, fue descubierta por el arqueólogo inglés Sir Arthur Evans, quien con sus excavaciones puso de manifiesto la existencia de magníficos palacios en Cnosos y de una civilización sumamente refinada, con una inclinación por lo bello, patente en los frescos y mosaicos hallados en los palacios no sólo de Cnosos, sino también de Festos y Malia. La abundancia y diversificación de los objetos hallados hizo pensar que en la isla se había producido un gran movimiento mercantil con el exterior.

Tras descifrar los lenguajes de las tablillas de cerámica halladas en la Creta minoica, llamados por Evans *Lineal A* y *Lineal B* (este último debido a los trabajos de Michael Ventris y John Chadwick), tenemos un conocimiento más profundo de lo que la historia ha dado en llamar la Talasocracia minoica: un imperio económico basado en el comercio marítimo y, por consiguiente, en el dominio del mar. Este dominio de los mares era ya conocido por los antiguos, como lo atestigua Herodoto: *Porque Policrates es, que sepamos, el primero de los griegos que pensó en el imperio del mar, aparte de Minos de Cnosos* (2).

La cerámica minoica, sellos, vasos y otros objetos característicos de la isla han sido hallados en Rodas, Chipre, Grecia continental, Egipto y toda

(1) Gómez Tabanera, J. M.: *Breviario de historia antigua*, pág. 457.

(2) Herodoto III, 122.

la costa del levante asiático, así como en Sicilia y Cerdeña. Según afirma Shulten, en Egipto se fabricaban unas perlas de vidrio de color azul que eran llevadas por los cretenses a Creta y de allí a España e Inglaterra; y al parecer, unas barras de cobre que circulaban por occidente como dinero, deben su forma de doble hacha a la influencia cretense (3).

Sin embargo, según Hutchinson, Piggot comprobó la datación de las perlas de vidrio azul, situándolas entre 1550 a. C. y 1100 a. C., de lo que se deduce que el hallazgo no es una evidencia del comercio minoico, sino del micénico (4).

Eoin Mc. White añade al estudio de las relaciones comerciales de la cultura de Wessex con el Egeo un molde hallado en Siteia (Creta), fechado por Blinkenberg en el período Minoico Tardío III (5).

En nuestra opinión, estos hallazgos aislados no aportan pruebas definitivas de relaciones comerciales-marítimas-directas.

Los antiguos cretenses debieron ser unos activos comerciantes, para lo que construyeron una numerosa flota mercante; ahora bien, para realizar sus viajes sin riesgo, puesto que por entonces la piratería era un oficio habitual en el Egeo, tuvieron que disponer de barcos armados. ¿Significa esto que los minoicos construyeron los primeros barcos de guerra? No creemos que fuese así, otra cosa es que dispusieran de *barcos armados* con hombres de guerra embarcados, ya fuese en buques mercantes en los que actuasen como protectores, o bien en estos mismos buques pero sin función mercantil, en misión de vigilancia por las rutas más frecuentadas o atacando aquellas islas o lugares que estuviesen considerados como nidos de piratas; de estas actividades tenemos una evidencia clara en Tucídides: *Pero una vez organizada la marina de Minos, la navegación fue más segura, porque los saqueadores de las islas fueron expulsados, por El, cuando colonizó la mayor parte de ellas* (6).

Algunos tratadistas suelen aducir como demostración de los viajes de los minoicos a Egipto, las pinturas de la tumba del gran visir de Tutmosis III, Rekhmire, en las que aparecen unas personas con aspecto minoico pagando su tributo a Egipto; en la inscripción mural se alude a que los extranjeros proceden de las *islas del Mar Verde* (otros lo traducen como *pueblo de las islas*). ¿Son efectivamente hombres de Minos? Maurice de Brossard lo afirma rotundamente (7); para L. Casson la solución a la pregunta no es fácil de responder (8); Hutchinson se inclina por un nuevo estudio de la cuestión (9). No existen pruebas concluyentes, ante lo cual no se puede dar una respuesta categórica.

(3) Shulten, A: *Tartesos*, pág. 19.

(4) Hutchinson, R. W.: *La Creta prehistórica*, pág. 152.

(5) McWhite, E.: *Estudios sobre las relaciones atlánticas de la península hispánica en la edad del bronce*.

(6) Tucídides: 1.7

(7) Brossard, M. de: *Historia marítima del mundo*, pág. 154.

(8) Casson, L.: *Los antiguos marinos*, pág. 33.

(9) Hutchinson, R. W.: *Op. cit.*, pág. 145.

Antes de comentar las características de los barcos minoicos, veamos de qué materia prima disponían para construir sus naves.

En los montes cretenses se dan, entre otros árboles, el pino, el roble, el arce y el ciprés. Pensamos que los astilleros minoicos debieron utilizar preferentemente el pino y el ciprés; Creta suministró abundante madera de ciprés a la marina veneciana en la Edad Media (10).

En lo que se refiere a los puertos minoicos, no existieron como tales; los navegantes cretenses utilizaban bahías separadas por un promontorio, fondeando las embarcaciones a uno u otro lado según de donde procediese el viento.

Los minoicos utilizaron como puerto base de su flota Amnisos (hoy Carteros), una playa próxima a Cnossos muy abierta a los vientos del NW y nada recomendable como puerto, según narra el propio Ulises: *Había atracado en Amnisos cerca de donde está la gruta de Ilitia, en un puerto difícil, escapando a duras penas de las tormentas* (11).

Marinatos opina que los soberanos de Minos eligieron el puerto de Amnisos a causa de la importancia de la gruta de Ilitia como lugar sagrado (12).

Los minoicos también utilizaron como puertos las bien protegidas playas de la costa este de la isla: Itanos Palaikastro y Kato-zakro.

Las representaciones de naves minoicas.

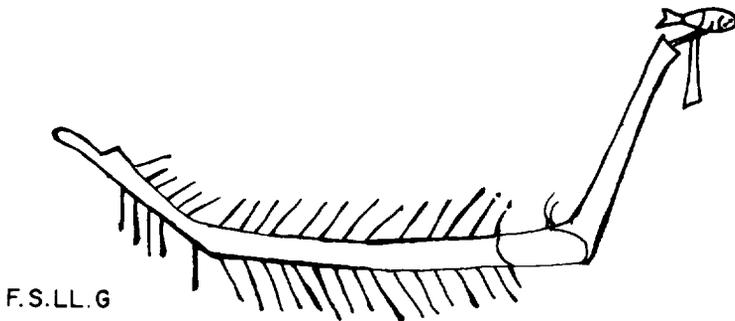


Figura 1.

La primera representación de una nave egea corresponde a un fragmento de una vasija cicládica del año 2800 a. C. hallado en la isla de Sirós (figura 1). El dibujo es sumamente esquemático, lo que ha dado lugar a controversias a la hora de interpretarlo. Se trata de una embarcación alargada, impulsada a remo; con un buen número de remos o canaletes, curiosamente más numerosos en la banda de estribor que en la de babor, quizá debido a un error del artista de entonces. La embarcación termina en uno

(10) *Ibidem*, pág. 44.

(11) *Odisea* Canto XIX - 186.

(12) Marinatos, S.: *Investigación y progreso*, 1935.

de sus extremos casi horizontalmente, en tanto que el otro se levanta bruscamente y está rematado con la figura de un pez. Justamente es la interpretación de estos dos extremos lo que ha originado dos opiniones contradictorias, ya que lo que para unos, el extremo casi horizontal es la proa, para otros es la popa. Esta diversidad de opiniones se mantiene a la hora de interpretar los modelos de arcilla, conocidos como *sartenes*, como son el modelo de canoa hallado en Moclos (figura 2), de aproximadamente 2200 a. C.; de la misma época es el modelo hallado en Palecastro (figura 3). Algunos han querido ver en la protuberancia final con que se prolonga la nave, un espolón primario, idea que no es sostenible. Landstrom, en su reconstrucción (13) sitúa la proa en el extremo horizontal. L. Basch comparte esta opinión (14). Sin embargo, es el profesor L. Casson quien, a nuestro juicio, aporta pruebas concluyentes sobre la debatida cuestión, afirmando que el extremo horizontal es la popa y, por el contrario, el vertical es la proa (15).

Figura 2.

F.S.L.L.G.

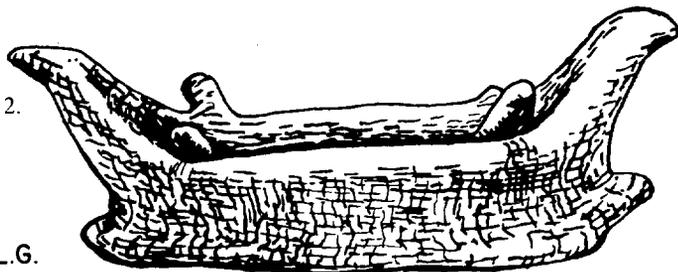
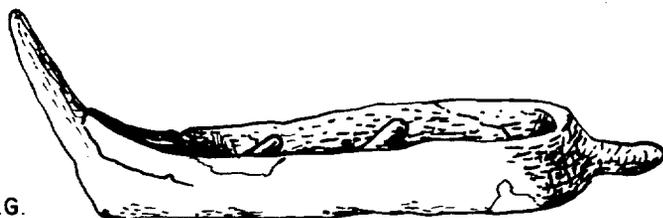


Figura 3.

F.S.L.L.G.



En cuanto a las naves que aparecen en los sellos minoicos, también en este caso se produce la controversia porque los sellos son pequeños y las imágenes extremadamente simples, con lo que la imaginación puede jugar un papel importante. No obstante, sí puede apreciarse que la proa sigue siendo muy levantada y la popa, por el contrario, ha evolucionado, haciéndose redonda. Van provistas de un palo, al parecer robusto, y de una vela cuadra. La vela está sostenida por dos vergas, hecho que ya se da también en Egipto en el Imperio Medio. En algunos de estos sellos parecen apreciar-

(13) Landstrom, B.: *El buque*, pág. 26.

(14) Basch, L.: *Mariner's Mirror* (M. M.), 1983.

(15) Casson, L.: *Ships and Seamanship in the ancient world*, pág. 41.

se hasta tres palos. Sinceramente no creemos que pudiera construirse un barco de tres palos en la época minoica (figura 4) (16). En otros sellos, proa y popa aparecen curvadas, pero sin la elegancia de las embarcaciones egipcias.

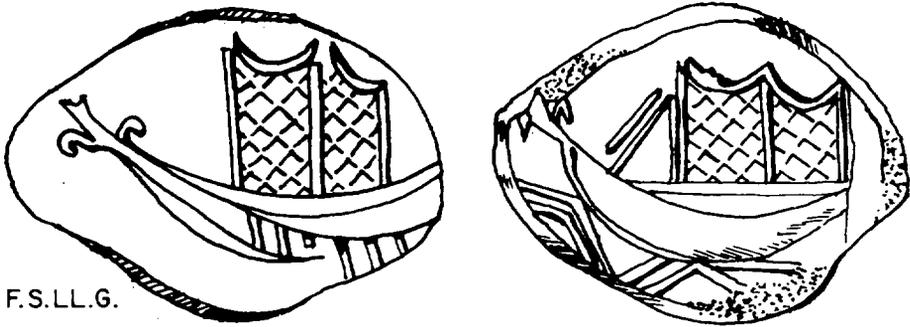


Figura 4.

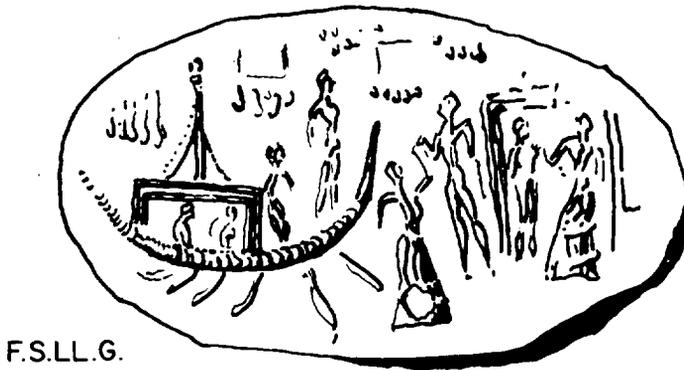


Figura 5.

En el anillo de oro de Tirinto (figura 5) tenemos una curiosa representación de nave minoica, quizá una embarcación utilizada para cultos religiosos o para ceremonias de alto rango, que según Hutchinson se asemeja a los barcos de Mesopotamia empleados por los árabes en la marisma y que han sido conocidos por un modelo de plata descubierto en las tumbas reales de Ur (17). La embarcación, en lo que al casco se refiere, posee un gran parecido con las naves de papiro egipcias e incluso el casco muestra una serie de líneas como si el artista hubiese querido reproducir el cabo que amarra los haces de papiro. La proa muestra un aspecto totalmente papiroforme. A pesar de estas consideraciones, la nave debió ser de madera,

(16) Moll, F.: *Das Schiff*, ya puso en duda la existencia de los tres palos.

(17) Hutchinson, R. W.: *Op. cit.*, pág. 127.

puesto que ni en Creta, ni en sus proximidades, se dio esta planta y, como ya se ha dicho, los minoicos disponían de buenas maderas para la construcción de barcos. Si los egipcios utilizaron el papiro para la construcción naval, se debió a la abundancia de éste en el Nilo y a la ausencia de buenas maderas aptas para construir buques, especialmente buques de navegación marítima.

La nave de Tirinto lleva en cubierta un espacio cabinado en el que se alojan dos personas. ¿Significa esto que por esta época los minoicos construían barcos con cubierta? El grabado es lo suficientemente elocuente para afirmar que así era, pero tenemos pruebas más concretas en un modelo de arcilla hallado en Hagia Triada, perteneciente al Minoico Tardío II (hacia 1450 a. C.) y en la pintura de un vaso micénico-chipriota en la que un barco de carga tiene cubierta de proa a popa (figura 6). Pero sin duda alguna, la

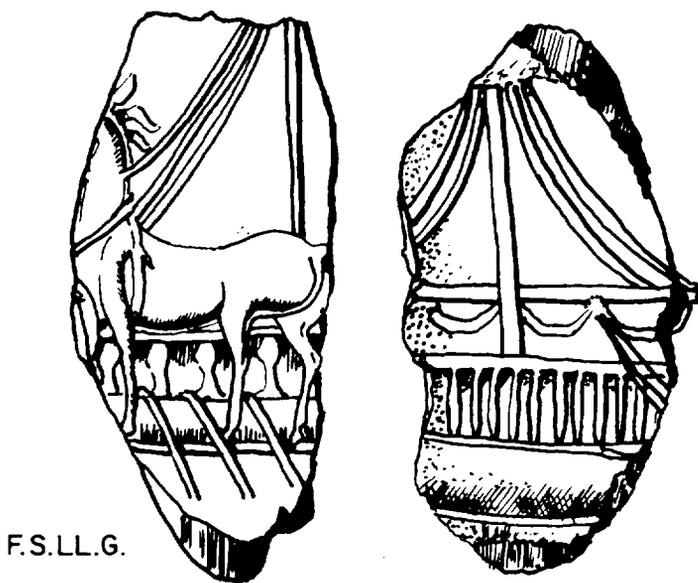


Figura 6.

prueba definitiva de que en Creta se construyeron barcos con cubierta está en los frescos de Thera, descubiertos en 1972 por el profesor Spyridon Marinatos (figura 7).

Estos frescos, que actualmente se exhiben en el Museo Nacional de Arqueología de Atenas, han supuesto una nueva aportación al estudio de la marina minoica, aunque lamentablemente no toda la obra ha podido ser recuperada.

Los frescos, que contienen pintadas un total de 13 naves que datan del 1500 a. C., alguna de ellas incompleta, han dado lugar a diversas interpretaciones. De estas 13 naves sólo vamos a describir la que puede considerarse

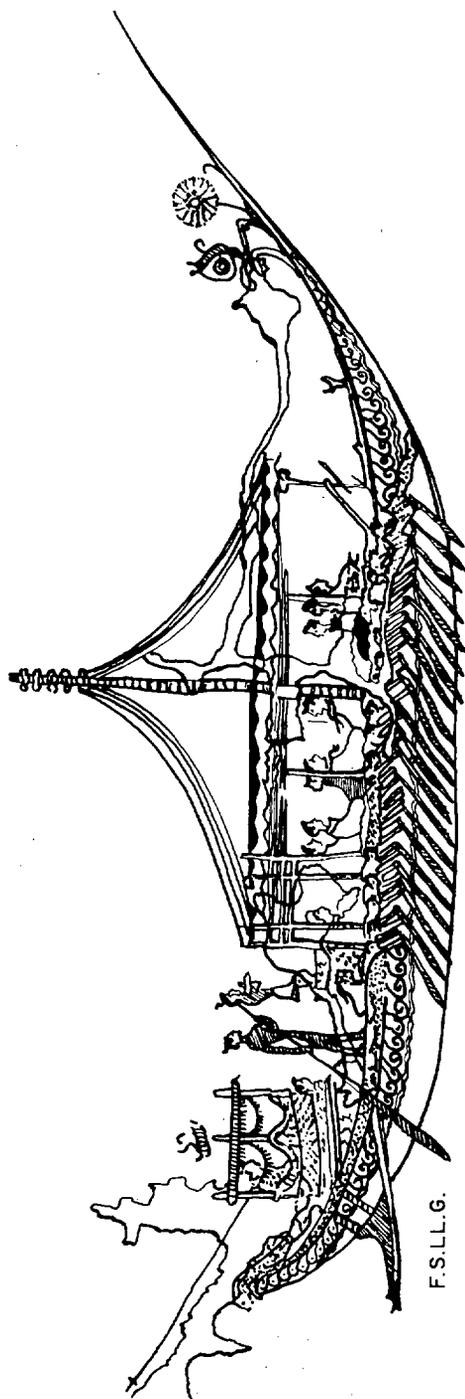


Figura 7.

como buque insignia, pero antes es preciso hacer un breve comentario del conjunto reproducido en los frescos. ¿Se trata de una flota que regresa a Thera después de una victoria naval? ¿O por el contrario son un conjunto de embarcaciones utilizadas en una ceremonia ritual? El dosel que lucen algunas embarcaciones, así como el hecho de que aparezcan pasajeros sentados, induce a pensar en un acto religioso o conmemorativo de un hecho notable; de los frescos parece emanar un aire festivo, quizá se festejase una gesta victoriosa en los mares; sin embargo, no hay duda de que no se trata de un retorno triunfal.

En cuanto a las dimensiones probables de la nave, por lo que a eslora se refiere, hay que partir de la zona ocupada por los remeros. Pueden contarse 21 remos, lo que supone otros tantos remeros, que situados entre sí a 0,90 metros significa 19 metros de eslora para el banco de remeros. Utilizando esta medida y comparándola con el resto de la embarcación en la misma escala nos da unos 11 metros para la popa y 16 metros para la proa, con una eslora total de 46 metros. Se incluye como eslora el lanzamiento de la misma hasta su extremo final (18). Si exceptuamos el lanzamiento de proa, la eslora tendría unos 37 metros. Utilizando la relación 1:10, que según afirma el profesor Casson era habitual en los buques a vela de la antigüedad, nos da una medición para la manga de 3,7 metros (19). El calado puede estar alrededor de 1,10 y el desplazamiento podría alcanzar unas 17 toneladas.

Las líneas del barco de Thera son armoniosas, aunque el lanzamiento de proa está excesivamente prolongado, lo que proporciona a la nave un aspecto curioso y casi extravagante; no encontramos una explicación satisfactoria a ese lanzamiento tan estilizado. ¿Ha sido una exageración del artista que los pintó? No parece probable, puesto que en las demás las naves tienen unas proporciones lógicas.

La embarcación va provista de un robusto palo de unos 12 metros de altura, medidos desde cubierta y sirve de eje central para sostener una especie de toldo, tal vez un dosel, bajo el cual aparecen sentados los pasajeros, quizá dignatarios. Es indudable que este palo armaba una vela, aunque en el fresco la embarcación navega exclusivamente a remo. Las cabezas de los remeros, aunque muy difuminadas, aparecen bajo la zona de los pasajeros sentados.

Desde el descubrimiento de los frescos, los especialistas que los han examinado han coincidido en que la embarcación era impulsada por canales, ello parece deducirse de la posición de los hombres (no demasiado clara) y de la longitud del remo; por otra parte, si están aproximándose a

(18) Gillmer, T. obtuvo una eslora de 28 metros, sin incluir el lanzamiento, y en reanálisis posterior, 24 metros, M. M., 1957, y M. M., 1978. Giesecke propone una eslora de 35 metros. *International Journal of Nautical Archaeology and underwater exploration (IJNA)*, 1983.

(19) Gillmer, T. obtiene una manga de 3,7 metros. Giesecke y Marinatos proponen 4 metros.

puerto —es decir, a la playa—, según sostiene Marinatos, parece lógico que se use el canaleta, por ser más *maniobrero* que el remo. Como es sabido, en Egipto *convivieron* durante muchos años el remo y el canaleta.

El gobierno de la embarcación lo realiza un hombre, que está de pie en la aleta de estribor, provisto de largo y fino remo o espadilla manejado al aire, sin fijación al costado del barco que contrasta con los robustos remos-timón empleados por los egipcios.

En los frescos no se ve cabo *tortor*, ni ningún otro cabo que abrace el casco por su parte externa. ¿Significa esto que el barco tiene quilla? Teniendo en cuenta las dimensiones del barco y el robusto palo de que va provisto, no parece descabellado afirmar que la embarcación debía tener quilla; es cierto que no existen pruebas concluyentes, pero las características de la nave y el hecho de navegar en mar abierto hacen necesaria la quilla.

Por lo que se refiere a cuadernas, creemos que también debieron existir, especialmente si tenemos en cuenta, además de las dimensiones ya citadas, las peculiaridades de la proa y la popa que aparecen como apéndices de la parte central del casco (20).

Para sostener la cubierta que corre de proa a popa, la embarcación tuvo que estar dotada de puntales que posiblemente se asentaban en varengas.

En cubierta y a popa del timonel está situada una cabina, ricamente tallada y adornada, en la que hay sentadas dos personas, una de las cuales puede ser el capitán de la nave. Estas dos personas están sentadas en distintos niveles, lo que parece confirmar la teoría de María C. Shaw (21) de que a la cabina se accedía mediante un par de peldaños, análogamente a lo que ocurría con algunas plataformas de barcos egipcios; esta analogía no es la única, ya que el barco de Thera, indudablemente, tiene influencias de la construcción naval egipcia del Imperio Nuevo. A la inversa, podríamos preguntarnos si las naves egipcias se asemejaban a las minoicas. Es conocido que los egipcios tuvieron diversos tipos de buques: el *barco de Biblos* (conocido también como nave *KGn.wt*) y las naves *KFTJW*, conocidas también como *barcos de Keftiu*. Lo que desconocemos es si este tipo de barco era el que los egipcios utilizaban en su comercio con Minos o bien si había sido construido en Egipto con la técnica de construcción naval minoica. Basándonos en que, en la época en cuestión Minos dominaba el Mediterráneo occidental y Egipto carecía de conciencia marítima (salvo sus expediciones a Biblos y al país del Punt), nos inclinamos por la segunda hipótesis, sin que podamos aportar pruebas fehacientes.

Uno de los temas más debatidos en la interpretación de los frescos de Thera ha sido el apéndice que las naves tienen en la popa a modo de cola de ave y que tiene precedentes en representaciones anteriores, si bien no con tanta evidencia.

(20) Giesecke indica ocho zonas del casco en las que necesariamente debe haber cuadernas. *IJNA*, 1983.

(21) Shaw, M.: *IJNA*, 1982.

Marinatos opina que el apéndice de popa debió utilizarse como rampa de acceso a la nave, siendo también usada para efectuar las necesidades fisiológicas por la gente de a bordo. Casson dice que, al estar la parte de proa más aligerada de peso y sobrecargada la popa por el de la cabina del capitán, el apéndice es una plataforma a nivel de la línea de flotación para ofrecer resistencia al *cabeceo* de la popa. El Barón de Cervin cree que esta proyección se utilizaba para varar los barcos de popa en la playa, afirmando a la misma largos cabos de los que tiraban una larga fila de hombres. La versión de Kennedy está fundamentada en que, debido a la forma arqueada, estos barcos eran muy propensos al balanceo, por lo que el apéndice ejercía las funciones de un primitivo estabilizador. Gillmer comparte el criterio del Barón de Cervin. Basch atribuye la instalación del apéndice a la necesidad de aminorar la deriva, ya que en su opinión todo este artilugio está situado bajo la línea de flotación. Sin descartar totalmente esta teoría, que merece un estudio más profundo, y teniendo en cuenta que el varar los barcos de popa es algo muy común en el Mediterráneo, creemos que éste era el primordial objetivo del apéndice, ya que si nos atenemos a las dimensiones del barco, no debía ser fácil vararlo, si no era por un procedimiento semejante.

Podemos resumir las características de esta nave de Thera diciendo que estamos ante un auténtico barco de navegación marítima.

El fin de la Talasocracia Minoica.

Como ya se ha dicho, los minoicos habían desarrollado un activo comercio, especialmente en la cuenca occidental del Mediterráneo. Este comercio era particularmente intenso con el Peloponeso y la Grecia continental, donde se habían asentado los aqueos hacia el año 2000 a. C. Minos había establecido bases comerciales en muchas ciudades griegas entre las que se encontraba Micenas.

El poderío minoico desapareció de pronto y con él se fue a pique la hegemonía marítima que Minos había mantenido durante siglos. ¿Esta súbita desaparición se debió a un desastre natural o fue provocada por la conquista de Creta por Micenas?

El palacio de Cnossos había sufrido un gran incendio hacia 1570 a. C., siendo totalmente reconstruido con posterioridad; pero hacia 1450 a. C. es destruido de nuevo al igual que el resto de las poblaciones cretenses. Algunos historiadores achacan estas destrucciones a la conquista y saqueo de la isla por los griegos micénicos, sin embargo, los últimos hallazgos arqueológicos hacen pensar que la creta minoica fue destruida por un maremoto que se originó como consecuencia de la explosión del volcán de la isla de Thera; posiblemente la explosión del volcán generó una ola, que los japoneses llaman *Tsunami*, que asoló las costas del Egeo, destruyendo probablemente la flota minoica, única muralla de madera móvil que la Creta minoica tenía frente a los aqueos micénicos.

Esta catástrofe ha sido comprobada tras las grandes excavaciones llevadas a cabo en la isla de Santorini (Thera). Las investigaciones posteriores han reavivado la vieja polémica acerca de la Atlántida; algunos tratadistas aseguran que Platón *inventó* la teoría de la destrucción de la Atlántida, plasmada en sus obras *Timeo* y *Critias*, basándose en las noticias que Solón le proporcionó sobre la destrucción de Thera, de la que había tenido conocimiento durante su estancia en Egipto (22).

Según Chadwick (23), es posible que la flota micénica sufriera menos daños al estar en su mayor parte en el golfo de Corinto. Micenas, tras rehacer su flota, debió lanzarse hacia la invasión de Creta, acabando con los últimos vestigios de la Talasocracia minoica que durante siglos había dominado el Mediterráneo occidental, ya que por entonces los fenicios no habían entrado en la historia, y Egipto, única potencia de la cuenca, seguía replegado sobre sí mismo sin haber desarrollado desde su fundación una conciencia marítima.

(22) Luce, J. V.: *El fin de la Atlántida*, pág. 33 y siguientes.

(23) Chadwick, J.: *El mundo micénico*, pág. 31.

BIBLIOGRAFIA

- BASCH, Lucien: *Le navire mns. et autres notes de voyage en Egypte*. M. M., 1978.
— *Bow and stern appendage in the ancient mediterranean*. M. M., 1983.
BROSSARD, Maurice de: *Historia marítima del mundo*. Barcelona. Ediciones Amaika, 1976.
CASSON, Lionel: *Los antiguos marinos*. Buenos Aires. Editorial Paidós, 1969.
— *Ships and Seamanship in the ancient world*. Princeton, 1971.
CERVIN, Rubin de: *The Thera ships, other sugestions*. M. M., vol. 63, 1977.
CHADWICK, John: *El mundo micénico*. Madrid. Alianza Universidad, 1977.
GILLMER, Thomas C.: *The Thera Ships*. M. M., 1975. *The Thera Ships - A Re-analysis*. M. M., 1978.
GIESECKE, Heine Eberhard: *The Acrotiri ship Fresco*. IJNA, 1983.
GÓMEZ TABANERA, J. M.: *Breviario de historia antigua*. Madrid. Ediciones Istmo, 1973.
HERODOTO: *Historias*. Traducción de María Rosa Lida. Barcelona. Editorial Lumen, 1981.
HOMERO: *La Odisea*. Ed. preparada por José Luis Calvo. Madrid. Ed. Nacional, 1976.
HUTCHINSON, R. W.: *La Creta prehistórica*. Méjico. Fondo de Cultura Económica, 1978.
KENNEDY, Don H.: *A Further note on the Thera ships*. M. M., 1978.
LANDSTROM, Bjorn: *El buque*. Barcelona. Editorial Juventud, 1973.
LUCE, J. V.: *El fin de la Atlántida*. Barcelona. Ediciones Destino, 1975.
MACWHITE, Eoin: *Estudios sobre las relaciones atlánticas de la península hispánica en la edad del bronce*. Madrid. Publicaciones del Seminario de historia primitiva del hombre, 1951.
MARINATOS, Spyridon: *Las bahías minoicas*. Investigación y Progreso, 1935.
MOLL, F.: *Das Schiff in der Bildenen Kunst*. Bonn, 1929.
PRYTULAK, M. George: *Weapons on the Thera ships*. IJNA, 1982.
ROUGE, Jean: *La marine dans l'antiquité*. Paris. Presses universitaires de France, 1975.
SHAW, María: *Ships cabin of the bronze age aegan*. IJNA, 1982.
SHOW, J. W., and HARRIET BLIZER: *Stone anchors from Commos, Crete*. IJNA, 1983.
SHULTEN, Adolf: *Tartessos*. Madrid. Espasa-Calpe. Colec. Austral, 1979.
THABRON, Colin: *La mer antique*. Ed. Time-Life, 1981.
TUCÍDIDES: *Historia de la guerra del Peloponeso*. Traducción de Vicente López Soto. Barcelona. Ed. Juventud, 1975.