



PHICARIA

VI ENCUENTROS INTERNACIONALES DEL MEDITERRÁNEO

NAVEGAR EL MEDITERRÁNEO



PHICARIA

PHICARIA

VI Encuentros Internacionales del Mediterráneo.
Navegar el Mediterráneo.

© de los textos y las imágenes:

Sus autores.

© de esta edición:

Universidad Popular de Mazarrón.
Concejalía de Cultura.

COORDINACIÓN EDITORIAL

José María López Ballesta.

EDICIÓN CIENTÍFICA

María Milagros Ros Sala.

PORTADA

Muher.

IMPRIME

I.G. Novoarte, S.L.

ISBN: 978-84-697-9948-2

Depósito Legal: MU-179-2018

Impreso en España / Printed in Spain

ÍNDICE

CONDICIONES Y CONOCIMIENTOS NAÚTICO-MARINOS EN LA ANTIGÜEDAD. Pere Izquierdo i Tugas	17
IL NAUFRAGIO DI SAN PAOLO A MALTA (<i>ATTI DEGLI APOSTOLI, 27</i>). TRA LA VITA E LA MORTE SUL MARE. Stefano Medas	37
EL MEDITERRÁNEO ARCAICO COMO ESCENARIO BÉLICO. Adolfo J. Domínguez Monedero	53
DE SIROS A KYRENIA: EMBARCACIONES EN EL MEDITERRÁNEO ORIENTAL HASTA EL FINAL DE LA ÉPOCA CLÁSICA. Jorge García Cardiel	81
COMERCIO FENICIO A TRAVÉS DE LOS DATOS PROPORCIONADOS POR EL YACIMIENTO SUBACUÁTICO DEL BAJO DE LA CAMPANA. ESTUDIO PRELIMINAR. Juan Pinedo Reyes	99
LA FUNCIÓN MECÁNICA DEL COSIDO EN LOS BARCOS GRIEGOS ARCAICOS. Xavier Nieto Prieto	117
UNA INTERPRETACIÓN NAÚTICA A LA ESTIBA DEL CARGAMENTO EN EL PECIO BOU FERRER. Carlos de Juan Fuertes	131
EL ESTUDIO DE LA NAVEGACIÓN ANTIGUA (S. II A.C. - S. VI D.C.) A TRAVÉS DEL PAISAJE COSTERO EN LAS COSTAS DE LA CARTAGINENSE. Felipe Cerezo Andreo	147
PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ASPECTOS RELIGIOSOS DE LOS LINGOTES CON FORMA DE PIEL DE TORO EN EL MEDITERRÁNEO DURANTE EL II MILENIO A.C. Álvaro Gómez Peña	163
LA NAVEGACIÓN EN LA CERDEÑA PREHISTÓRICA. Claudia Pau	183
ROMA Y LA PRIMERA GUERRA PÚNICA: UNA POTENCIA TERRESTRE ANTE LA GUERRA MARÍTIMA. Gerard Cabezas Guzmán	189
EL MONOPOLIO DEL COMERCIO MARÍTIMO ORIENTAL BAJO LA ÉLITE PUTEOLANA. Rebeca Arranz Santos, Clara Ramos Bullón y Carlos Díaz Sánchez	199
TOPONIMIA Y NAVEGACIÓN FENICIA EN EL EXTREMO OCCIDENTE EN LOS INICIOS DE LA COLONIZACIÓN. José Luis López Castro	217
MAGISTRADOS NAVALES EN LA REPÚBLICA: EL CASO DE LOS <i>DUOVIRI NAVALES</i> . Julián Espada Rodríguez	227
DELITOS MARÍTIMOS COMETIDOS TRAS UN NAUFRAGIO Y SU RESPONSABILIDAD PENAL DERIVADA. Teresa Encarnación Villalba Babiloni	235

TOPONIMIA Y NAVEGACIÓN FENICIA EN EL EXTREMO OCCIDENTE EN LOS INICIOS DE LA COLONIZACIÓN

JOSÉ LUIS LÓPEZ CASTRO

TOPONIMIA Y NAVEGACIÓN FENICIA EN EL EXTREMO OCCIDENTE EN LOS INICIOS DE LA COLONIZACIÓN¹

JOSÉ LUIS LÓPEZ CASTRO

Resumen:

En el trabajo se propone la hipótesis de que hay topónimos fenicios conservados en las fuentes clásicas que se crearon en las rutas de navegación fenicias. Se analizan dos tipos de topónimos: los generados en la navegación en alta mar con referencias visuales a gran distancia de tierra, y los topónimos producidos en navegación a la vista de la costa.

Abstract:

In the paper is proposed an hypothesis on the creation of Phoenician toponymes by the navigation Phoenician routes. Two kinds of toponymes are analyzed: those created in navigation on the high seas with visual references at a great distance of the coast, and those produced in coastal navigation.

Palabras clave: Fenicios, I milenio a.C., navegación, toponimia, rutas marítimas.

Keywords: Phoenicians, 1st millenium BC, navigation, toponymy, maritime routes.

1. Introducción

La mayor parte de la historiografía sobre la presencia fenicia en el Mediterráneo no suele tener en cuenta los aspectos náuticos y marítimos, con el resultado de ofrecer interpretaciones poco sostenibles desde el punto de vista de la Historia marítima, algunas de las cuales han sido ya superadas actualmente. Es el caso de la concepción de los asentamientos coloniales como escalas náuticas propuesta por Moscati (1972: 114), en la cual las fundaciones fenicias a lo largo de las rutas hacia el Occidente mediterráneo se establecerían a la distancia de una jornada de navegación entre unas y otras para fondear de noche.

Esta propuesta estaba basada en una suposición errónea: que los fenicios harían una navegación diurna, costera, o en todo caso a la vista de la costa. No se planteaba que hubiesen desarrollado una navegación de altura o de gran cabotaje a comienzos del I milenio a.C.

Hoy día sabemos, sin embargo, que las fundaciones coloniales fenicias más antiguas en el siglo IX a.C. fueron, precisamente, las más distantes de Tiro: Huelva, al otro lado del Estrecho de Gibraltar (GONZÁLEZ, SERRANO y LLOMPART, 2004), El Carambolo en la antigua desembocadura del Gualquivir (FERNÁNDEZ FLORES y RODRÍGUEZ AZOGUE, 2007), La Rebanadilla, en la bahía de Málaga

¹ Este trabajo es resultado proyecto de investigación HUM2674 *Los inicios de la presencia fenicia en el Sur de la Península Ibérica y en el Norte de África*, financiado por la Consejería de Innovación, Ciencia y Empleo de la Junta de Andalucía. Es parte de la actividad del Grupo de Investigación HUM741, que forma parte del CEI-Mar y del centro de investigación Comunicación y Sociedad.

(SÁNCHEZ *et. al.*, 2012) y Utica, en la antigua bahía de Utica, en Túnez (LÓPEZ CASTRO *et. al.*, 2006). Las cronologías proporcionadas por estos asentamientos coloniales tempranos contradicen las hipótesis y suposiciones anteriormente mencionadas, pues ¿cuántas jornadas de navegación y cuántos asentamientos del siglo IX a.C. serían necesarios para llegar a Huelva desde Tiro?

No pretendemos hacer una crítica fácil, al contrario: hay que reconocer las aportaciones historiográficas del pasado que hacen avanzar el conocimiento. Pero, en definitiva, hay que reconocer que la perspectiva marítima es imprescindible para comprender las fuentes escritas y los datos arqueológicos, e interpretar los datos dispersos de que disponemos en relación al emplazamiento de los asentamientos coloniales. Reconstruir la historia de la presencia fenicia en el Mediterráneo supone reconocer que este proceso histórico sólo fue posible gracias a los conocimientos náuticos que desarrollaron sus promotores, e investigar los aspectos marítimos y náuticos de la colonización, los cuales no siempre están presentes en las propuestas explicativas de historiadores y arqueólogos.

2. Cuestiones metodológicas

La hipótesis que proponemos en este trabajo es que parte de la toponimia fenicia en Occidente se crearía a partir de topónimos cuya explicación sólo es posible desde una perspectiva marítima, en tanto que muchos topónimos tendrían su origen en que fueron referencias visuales para la navegación. Es decir, se explicarían a partir de la visión de tierra que obtendrían los fenicios desde el mar, navegando.

Esta visión de la tierra desde el mar, en las diferentes geografías regionales del Mediterráneo y del Atlántico, estaría relacionada, a su vez, con las rutas y las condiciones de navegación de los primeros siglos del I milenio a.C., al tiempo que los topónimos, como hitos geográficos, nos ayudarían a conocer esas rutas.

En esta contribución analizaremos algunos topónimos del Sur de la Península Ibérica y del Norte de África siguiendo los trabajos de López Pardo (2005, 2007, 2008, 2015) sobre la toponimia fenicia norteafricana y nos detendremos en el significado toponímico del nombre de *Abdera*, y su relación con las rutas marítimas y la visibilidad a tierra en la navegación de altura en el Mediterráneo.

La metodología que emplearemos se basa en la comprobación empírica o virtual mediante SIG de la visibilidad desde alta mar, así como en el análisis del significado atribuido a topónimos fenicios de ciudades y accidentes geográficos, cuyo nombre fenicio se ha conservado hasta la actualidad a través de las fuentes clásicas. Asimismo, tendremos en

cuenta estudios sobre la antigua línea de costa en el Sur de la Península Ibérica (HOFFMAN, 1988). Partimos también en nuestro análisis de dos principios esenciales:

Primero: en la navegación a larga distancia, las rutas deben ser directas, o lo más directas posibles, con las escalas mínimas necesarias. Ello se explica en época antigua por la necesaria economía de tiempo, debido a lo corta que era anualmente la temporada de navegación con buen tiempo. Hesíodo (*Op.*, 663-684) que escribió a finales del siglo VIII a.C. señalaba que la estación de navegación era de 50 días en pleno verano. Aun así, sabemos por Luciano (*Tox.*, 4) que los fenicios concluían la estación de navegación avanzado el Otoño. Por su parte, ya en época imperial romana Vegetio (*Ep. Re mil.*, IV, 39), sostenía que la navegación era segura del 27 de Mayo al 14 de Septiembre y con riesgo y desaconsejable entre el 15 de Septiembre y el 10 de Noviembre. Afirma también que se podía navegar con cierto riesgo desde finales de Marzo a finales de Mayo.

También hay que tener en cuenta que la media de velocidad que se atribuye a los barcos mercantes de la época, entre 3 y 5 nudos (DÍES CUSÍ, 2005: 60-61, MEDAS, 2004: 41), y que la navegación más cómoda, segura y adecuada a las características náuticas de los barcos de la época, con vela cuadra, aconsejaban hacer un rumbo lo más directo posible a su destino con vientos portantes.

Las rutas directas eran posibles porque lo permitían los conocimientos y la práctica náuticos desarrollados por los fenicios: dominaron las travesías por el Mediterráneo a latitud constante mediante la orientación astronómica con la Osa Menor que permitía la navegación nocturna (MEDAS, 2000: 246-247). El conocimiento práctico del régimen estacional de vientos hacía posible la realización de travesías de varios días con vientos portantes.

El segundo principio de los dos que planteaba es el del uso de referencias topográficas a tierra en la navegación en alta mar o de gran cabotaje, apoyándose en la visibilidad a tierra de puntos concretos desde el mar (MEDAS, 2000: 229-231, MEDAS, 2004: 12-13). Este es un aspecto discutido para la navegación fenicia, pues hay autores que niegan la visibilidad de tierra en alta mar por las condiciones meteorológicas no siempre óptimas que se producen habitualmente con nieblas y nubes (DÍES CUSÍ, 2005: 64).

Si bien es cierto que las buenas condiciones de visibilidad no son constantes, también es cierto que en una travesía de varios días de duración puede haber días de buena visibilidad y en alguno de ellos ésta podría ser óptima. Con unas horas de buena visibilidad a lo largo de una travesía de varios días o una semana, más las observaciones nocturnas a la Osa Menor, sería suficiente para disponer de referencias fiables a lo largo de la travesía y mantener el rumbo

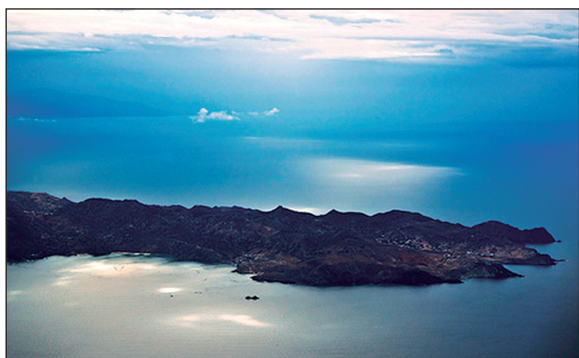


Figura 1. *Rusaddir*. Vista del Cabo Tres Forcas.

y la latitud en un mar como el Mediterráneo. A ello habría que añadir el uso de conocimientos prácticos de navegación, que debieron incluir procedimientos siquiera básicos para establecer una estima en función del rumbo, del viento y de los días de navegación (MEDAS, 2000: 230-231, MEDAS, 2004: 40) en condiciones normales.

En este trabajo vamos a analizar dos tipos de topónimos: los generados en la navegación en alta mar con referencias visuales a gran distancia en el medio Mediterráneo, y los topónimos producidos en navegación costera, a pocas millas de la costa, siempre en navegación a la vista de tierra. Centraremos nuestra atención en los topónimos fenicios ya latinizados, pero que conservan su raíz fenicia de *Abdera*, *Rusaddir*, *Sel/Selambina* y *Suel*, entre otros.

3. Topónimos creados con referencias visuales a gran distancia de la costa

La particularidad de estos topónimos es que se relacionan con accidentes topográficos que son visibles sólo en rutas de navegación situadas a bastante distancia de la costa. Sin embargo, al aproximarnos mucho al litoral esos accidentes no son tan evidentes, pues se confunden con otras referencias del relieve, incluso más significativas, debido al efecto producido por la superficie redonda de la tierra.

Los casos que analizamos en primer lugar son topónimos creados con el adjetivo fenicio *'dr*, un término que en lengua ugarítica, fenicia y hebrea, sus significados principales pueden traducirse como “poderoso”, “fuerte”, “magnífico” o “principal”: este es el caso de *Rusaddir*, la actual Melilla. En efecto, *Rus-addir* o *r's'dr* significaría el “cabo imponente”, según la interesante propuesta de López Pardo (2015:198).

Este topónimo hace referencia con toda probabilidad a la vista desde el mar del Monte Gurugú de 893 m de altitud y su prolongación del Cabo Tres Forcas, con más de 300 m de altitud, que penetra varias millas desde el continente hacia el mar de Alborán en dirección Sur-Norte. Al destacarse el Monte Gurugú en alta mar por su altitud, en condiciones de buena visibilidad, obtendría ese nombre como hito terrestre destacado (fig. 1).

La palabra fenicia *r's*, “cabo” está presente en cierto número de topónimos africanos conservados en la literatura



Figura 2. *Rusaddir*. Cabo Tres Forcas, el Monte Gurugú y la ciudad de *Rusaddir* (Google Earth).

clásica, como *Rusguniae*, *Rusubbicari*, *Rusuccuru*, *Rusippis* o *Rusazus* (SEGERT, 1966: 21). Un ejemplo muy significativo transmitido por las fuentes clásicas es el topónimo *Rusucmon*, o *R(ʿ) š šmn* (LIPÍŇSKY, 1995: 162-163): Cabo de Eshmun o Cabo de Apolo de los antiguos, como se denominaba al moderno Cabo Farina, actual Ras-Sidi Ali El Mekki. Este cabo abre la antigua bahía de Utica, en cuyo fondo se sitúa la ciudad del mismo nombre, uno de cuyos templos estaba dedicado a Apolo (Diod. XX, 55, 2; Plin. *NH*, XVI, 216), es decir, el Eshmun fenicio.

Sin embargo, la ciudad de *Rušaddir* no es el cabo *r š dr*. Ello se debe a que en su *portus* se fundaría la ciudad, y ambos tomaron el nombre del cabo bajo el que se sitúan en el horizonte. La ciudad estaría naturalmente en el fondeadero mejor o más abrigado del “cabo imponente” (LOPEZ PARDO, 2015: 198) (fig. 2).

Algo similar, en cuanto a que la ciudad recibe el nombre del accidente geográfico empleado como hito en la navegación, sucede con *Abdera*. Aunque hay dos ciudades denominadas *Abdera* en el Mediterráneo, la ibérica y la tracia, fundada por el héroe Abdero, y se defendió anteriormente un origen griego para la *Abdera* peninsular por la coincidencia del nombre (PLÁCIDO, 1998: 396-397), hoy día tenemos la certeza arqueológica de que la *Abdera* de la costa hispana fue una fundación fenicia del siglo VIII a. C. (LÓPEZ CASTRO *et al*, 2010, LÓPEZ CASTRO *et al*, 2014). La tradi-

ción literaria recogida por el geógrafo griego Estrabón, que escribió hacia comienzos del siglo I, no ofrece dudas sobre el origen de la *Abdera* extremo occidental como *phoinikon ktisma*, es decir, fundación fenicia (Estrab. III, 4, 3).

La etimología del nombre de *Abdera* en lengua fenicia habría que buscarla en el fenicio *ʿbnʿdr*, que podría significar literalmente “gran piedra” o bien “piedra fuerte” (VATTIONI, 1979: 44, JONGELING, 1994: 1). La palabra *ʿbn* significa también “piedra”, “estela” y también “hito” (KRAHMALKOV, 2000: 29) en referencia al promontorio que se divisaría desde alta mar. Pero como sucedía en *r š dr* (**Ruš-addir*), el punto de referencia visual no es la ciudad de *Abdera*, que no se divisa desde alta mar. Tenemos, pues un doble topónimo, la ciudad y la referencia visual: el primero ha pervivido en las fuentes clásicas, pero no sucede así con el segundo, al que descubrimos a partir del significado del topónimo de la ciudad. Así pues, la “gran piedra”, “montaña” o “gran columna”, como se traduce el significado de *Abdera* podría ser identificada con la Sierra de Gádor, como referencia visual en la navegación. Su cota de altitud máxima es de 2.249 m y es conocida como Morrón de Mariné. Otra cota importante muy próxima es el Morrón de la Bandera o Morrón de los Franceses, vértice geodésico con 2236 m.

A 25 millas de la costa las alturas de la Sierra de Gádor se destacan perfectamente en el horizonte desde el Mar de Alborán (fig. 3), mientras que a 54 millas de la costa de la



Figura 3. *Abdera*. La Sierra de Gádor vista desde unas 25 millas del Mar de Alborán.

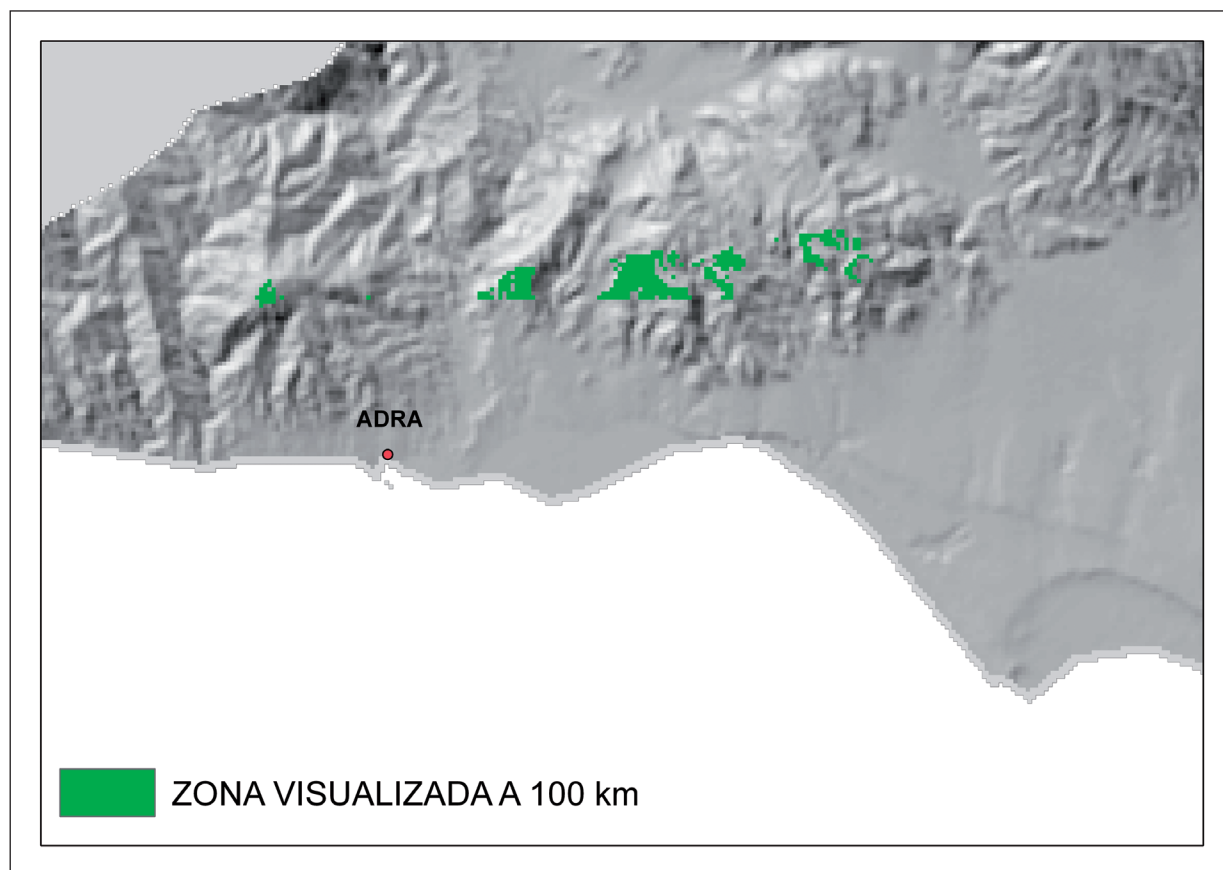


Figura 4. *Abdera*. Cumbres de la Sierra de Gádor visibles a 54 millas de la costa.

Península Ibérica, se alcanzarían a divisar los vértices más altos de esta Sierra ya descritos (fig. 4). Este sería, pues, el hito visual al que hace referencia el topónimo de *Abdera*, mientras que la ciudad tomaría el mismo nombre y se situaría en el mejor fondeadero de la costa que discurre bajo la Sierra de Gádor.

Esta interpretación nos parece más acertada que la que propusimos inicialmente (LÓPEZ CASTRO, 2006: 32) a partir de la hipótesis de que la ciudad estaba emplazada sobre un promontorio del que recibiría el nombre, aunque no se justifica por la connotación de “grande” que contiene en lengua fenicia. Esa particularidad nos remite a un accidente geográfico de mayor envergadura como los altos de la Sierra de Gádor.

4. Topónimos creados por la navegación costera

A diferencia de los anteriores, estos topónimos cobran sentido en la observación desde el mar a referencias visuales en el relieve de tierra a una distancia más corta de la costa. Los hitos en tierra se destacan en el litoral desde el mar en

primer término, mientras que los hitos más elevados, visibles desde mayor distancia en el mar, quedan cerca de la costa en un segundo término, sin que destaquen, o bien no pueden observarse desde la proximidad a la costa por efecto de la redondez de la tierra, perdiendo entonces el significado como hito de navegación que tenían desde alta mar.

Un grupo de topónimos de origen fenicio extendido en el Mediterráneo Occidental es el que forma los nombres de lugar a partir del sustantivo *sl*’, cuyo significado es precisamente ése: “peñón” “peñasco” o “saliente rocoso” (NEIMAN, 1965: 114). Un ejemplo conocido es el del cabo *Solóeis*, cuyo nombre en griego deriva del fenicio *Solo*, o *sl*’, y da nombre a la antigua fundación fenicia de *Solunto*, junto al actual promontorio del Cabo Zeffirero en Sicilia occidental (LIPÍNSKY, 1992: 420-421). En el Extremo Occidente conocemos los de *Soloeis* y *Sala* en el Norte de África y los ya latinizados *Sell Selambina* y *Suel* en el Sur de la Península Ibérica.

Soloeis es el nombre que recibía el Cabo Espartel entre los fenicios, cuya etimología parece idéntica a la del topóni-



Figura 5. *Sel/Selambina*. Vista actual de Salobreña en la desembocadura del Guadalfeo.

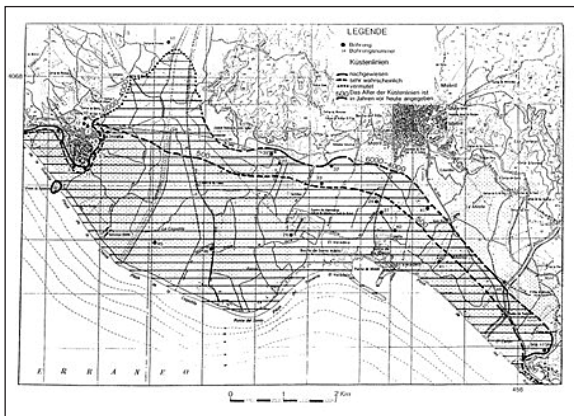


Figura 6. *Sel/Selambina*. Línea de costa en la desembocadura del Guadalfeo hacia 600 a.C. (según Hoffman 1988).

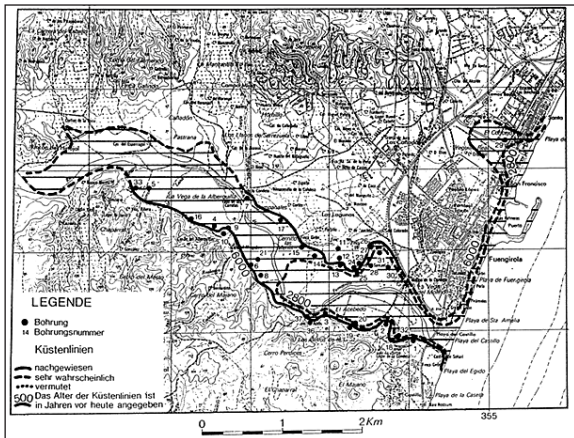


Figura 7. *Suel*. Línea de costa antigua en la desembocadura del río Fuengirola. (según Hoffman 1988).

mo siciliano (LÓPEZ PARDO, 2015: 199-200). También la fundación fenicia de *Sala*, o *S'lt* en las acuñaciones monetales, situada en las proximidades de la actual Rabat, junto a desembocadura del Bou Regreb tiene la misma raíz en *sl'* (LIPÍNSKY, 1992: 420; LÓPEZ PARDO, 2015: 200).

Por lo que respecta a *Sel/Selambina*, identificada con la actual localidad de Salobreña, en la costa granadina, la ciudad fenicia ocuparía un destacado promontorio costero junto a una ensenada formada por la desembocadura del río Guadalfeo (fig. 5). Según los estudios de la antigua línea de costa (HOFFMAN, 1988: 55, 62), hacia 600 a.C. el promontorio destacaría sobre el agua mucho más que hoy día, en la línea del horizonte (fig. 6).

En navegación costera a poca distancia del litoral, el promontorio sería visible, al menos, al doblar Cabo Sacratif desde el Este. En una navegación a la vista de la costa a varias millas de ésta, la localización del promontorio se produciría mucho antes. El topónimo *Sel*, mencionado por Plinio (III, 8) emparenta directamente con el sustantivo fenicio *sl'*. Sólo Claudio Ptolomeo (Ptol. II, 4, 7) denomina a la ciudad *Selambina*, con un nombre ya latinizado (PADILLA, 2006: 851), el cual ha sido analizado desde la perspectiva de la lengua latina y considerado como el resultado de la unión de dos palabras indoeuropeas: *Sel* + *ambina* o *ambisna* cuyo significado, propuesto con reservas, sería el de “lugar cerca por el mar” (MÁRQUEZ, 2005: 179).

A nuestro juicio esa interpretación es errónea por cuanto omite la posibilidad de un origen fenicio para el topónimo, teniendo en cuenta la presencia fenicia en el área de Salobreña, al menos desde el siglo VII a.C. y la existencia en un pequeño islote de un santuario fenicio del siglo II a.C. (ARTEAGA *et al.*, 1992: 58). El topónimo actual, Peñón de Salobreña, nos remite directamente al topónimo fenicio *sl'* con parecido significado, como hemos visto. Por su parte, la segunda palabra de *Selambina*, *ambina*, provendría del sustantivo semita *'nb*, que en hebreo y arameo significa “uva” o quizá “fruta” (LÓPEZ PARDO, 2015: 199), por lo que *Selambina* o *sl' + 'nb* significaría “el peñón de las uvas”. Ello podría redundar en el hecho de que se tratase de un hito de navegación costera, por cuanto el reconocimiento visual de viñas desde el mar sólo sería posible desde una distancia cercana a la costa.

En refuerzo de esta interpretación tenemos el caso ya estudiado del Cabo Espartel en cuyas inmediaciones las fuentes clásicas sitúan el topónimo *Arambys* o *har 'anbi*, formado a partir de *hr* o “montaña” (KRAHMALKOV, 2000: 161) + *'nb*, traducándose como “montaña del vino” (LIPÍNSKY, 2004: 447). Esta montaña se identifica con Yébel el Quebir, el monte que forma el promontorio del Cabo Espartel y que domina la bahía de Tánger (LÓPEZ PARDO, 2015: 199).

Para finalizar, el topónimo *Suel* mencionado por las fuentes clásicas se ha situado tradicionalmente en Fuengirola (Málaga) (PADILLA, 2006: 878). La investigación arqueológica efectuada en los últimos decenios en el Cerro del Castillo de Fuengirola (fig. 7) permite identificar este

emplazamiento con el de la ciudad fenicia de *Suel*, cuyos restos arqueológicos se documentan al menos desde el siglo VII a.C. hasta época romana (HIRALDO *et al.*, 2014). Tanto en la Antigüedad como en la actualidad, *Suel* se sitúa en un promontorio junto a un río destacado en la línea de costa, justificando la denominación de “peñón” o *sl'* a partir de su imagen visual en la navegación costera, reforzada por la mayor superficie de agua que en la Antigüedad circundaría el promontorio costero (fig. 8).



Figura 8. Suel. Vista actual del Cerro del Castillo de Fuengirola en la desembocadura del río Fuengirola.

CONCLUSIONES

En primer lugar hay que concluir que muchos de los topónimos fenicios que se han conservado, sean latinizados o helenizados en las fuentes clásicas, pueden ponerse en relación con hitos geográficos de las rutas de navegación fenicia, ya sea costera, de gran cabotaje e incluso de altura. Los emplazamientos coloniales, que en muchos casos evolucionaron a ciudades-estado siglos después de su fundación, tomaron sus nombres en ocasiones de los topónimos cercanos que servían como hitos de navegación.

Los nombres de ciudades como *Rusaddir* o *Abdera* coinciden con los topónimos correspondientes a referencias visuales de navegación de gran cabotaje. Ello obedece a que los accidentes geográficos, el Monte Gunugú y las cumbres de la Sierra de Gádor, respectivamente, destacan por su tamaño al ser vistos desde alta mar, como indica el adjetivo *addir* incorporado a dichos nombres. Estos casos dieron lugar a dobles topónimos: el accidente geográfico, cabo o montaña, y la ciudad que toma el nombre del mismo. Las ciudades no presentan un emplazamiento exacto junto al

hito que constituye la referencia visual, pero sí se sitúan en el entorno de tal accidente geográfico, buscando los mejores fondeaderos.

Los nombres de estas ciudades serían, en todo caso, posteriores a los topónimos establecidos en la navegación y en consecuencia, posteriores a las rutas que incluían los hitos visuales en tierra. Las rutas y los topónimos que las jalonan forman pues un primer estrato toponímico sobre el que se asentaron posteriormente los nombres de ciudades tomados de los topónimos geográficos.

Así pues, la fundación de *Abdera* datada en la primera mitad del siglo VIII a.C. sería posterior a la ruta de navegación de gran cabotaje que conduce al Estrecho de Gibraltar y a los asentamientos que se encuentran al otro lado del mismo, como Huelva o El Carambolo, donde la primera presencia fenicia estable se fecha en el siglo IX a.C. Es en este siglo en el que habría que datar, como mínimo, la apertura de una ruta de navegación lo suficientemente estable como para fijar topónimos, que desde Oriente se dirigía al Océano, más allá de los pilares de Melqart para obtener materias primas, como metales, que justificaban travesías tan largas y llenas de peligros.

En definitiva, el análisis de la toponimia fenicia en relación con las rutas de navegación se nos presenta como una interesante vía de investigación que merece ser continuada y explorada con más datos y las herramientas metodológicas adecuadas.

BIBLIOGRAFÍA

ARTEAGA, O., NAVAS, J., RAMOS, J.F. y ROOS, A.M. (1992): *Excavación de urgencia en el Peñón de Salobreña (Granada)*, Salobreña, Ayuntamiento de Salobreña.

DÍES CUSÍ, E. (2005): “Los condicionantes técnicos de la navegación fenicia en el Mediterráneo Oriental”. En Peña, V., Mederos, A., y Wagner, C.G. (eds.) *La Navegación Fenicia: Tecnología Naval y Derroteros: ecuentro entre marinos, arqueólogos e historiadores*, Madrid, CEFYP, pp. 55-84.

FERNÁNDEZ FLORES, A. y RODRÍGUEZ AZOGUE, A. (2007): *Tartessos desvelado. La colonización fenicia del suroeste peninsular y el origen y ocaso de Tartessos*, Sevilla, Almuzara.

GONZÁLEZ DE CANALES, F., SERRANO, L. y LLOMPART, J. (2004): *El comercio fenicio precolonial de Huelva (ca. 900-770 a.C.)*, Madrid, Biblioteca Nueva.

HIRALDO AGUILERA, R., MARTÍN RUIZ, J. A. y GARCÍA CARRETERO, J. R. (2014): *Excavaciones arqueológicas en el Cerro del Castillo (Fuengirola, Málaga). Los niveles fenicios (siglos VII-III a.C.)*, Fuengirola, Ayuntamiento de Fuengirola.

HOFFMAN, G. (1988): *Holozänstratigraphie und Küstenlinienverlagerung in der andalusischen Mittelmeerküste*, Bremen, Universität Bremen.

JONGELING, K. (1994): *North African Names from Latin Sources*, Leiden, Centre for Non-Western Studies.

Krahmalkov, C. (2000): *Phoenician-Punic Dictionary*, Leuven, Peeters, (*Studia Phoenicia* XV).

LIPINSKI, E. (1992): “Sala”. En *Dictionnaire de la civilisation phénicienne et punique*, Bruxelles 1992, s.v.

LIPINSKI, E. (1992): “Solo”. En *Dictionnaire de la civilisation phénicienne et punique*, Bruxelles 1992, s.v.

LIPINSKI, E. (1992): “Solonte”. En *Dictionnaire de la civilisation phénicienne et punique*, Bruxelles 1992, s.v.

LIPINSKI, E. (1995): *Dieux et déesses de l'univers phénicien et punique*, Leuven, Peeters, Louvain, Brill (*Studia Phoenicia* XIV)

LIPINSKI, E. (2004): *Itineraria Phoenicia* (*Studia Phoenicia* XVIII), Leuven, Peeters.

LÓPEZ CASTRO, J.L. (2006): “Abdera fenicia. Nueve siglos de historia”. En Sánchez Real, J. (coord.), *Historia de Adra*, Almería, 2006, pp. 29-42, *Farua extra* 1, *Miscelánea Abderitana*.

LÓPEZ CASTRO, J.L., ALEMÁN OCHOTORENA, B. y MOYA COBOS, L., (2010): “Abdera y su territorio. Descubrimientos recientes”, *Mainake* XXXII, pp. 91-107.

LÓPEZ CASTRO, J.L., ALCARAZ HERNÁNDEZ, F. y SANTOS PAYÁN, A. (2014): “Nuevas investigaciones en el Cerro de Montecristo”, *Actas do VI Congresso Internacional de Estudos Fenícios e Púnicos, Lisboa 2005*, Lisboa, Centro de Arqueologia da Universidades de Lisboa, vol. 2, pp. 618-625.

LÓPEZ CASTRO, J.L., FERJAOUI, A., MEDEROS MARTÍN, A., MARTÍNEZ HAHNMÜLLER, V. y BEN JERBANIA, I. (2016): “La colonización fenicia inicial en el Mediterráneo Central: nuevas excavaciones arqueológicas en Utica (Túnez)”, *Trabajos de Prehistoria* 73 (1): pp. 68-89.

LOPEZ PARDO, F. (2005): “Sistemas defensivos en la toponimia fenicia de la costa Atlántica Ibérica y Norteafricana”. En López Castro, J.L. (ed.), *Las ciudades fenicio-púnicas en el Mediterráneo Occidental*, Almería, Universidad de Almería-CEFYP, pp. 383-404

LOPEZ PARDO, F. (2007): “Un nombre para Atlas”. En *Homenaje a Juan Cascajero*, Madrid, Universidad Complutense, pp. 131-140. (*Gerión* Extra).

LOPEZ PARDO, F. (2008): “Las naves de Kerné I. Las referencias literarias”. En González Antón, R., López Pardo, F. y Peña Romo, V. (eds.), *Los fenicios y el Atlántico*, Madrid, CEFYP, pp. 51-68.

LOPEZ PARDO, F. (2015): “Marinos y colonos fenicios codificando la costa atlántica africana”. En *Nos han faltado, pues, viajes por mar. Miscelánea de artículos del profesor Fernando López Pardo*, *Gerión* 33, (número especial Abril), pp. 193-224.

MÁRQUEZ CRUZ, M. (2005): “Sobre el término *Salobreña*”, *Cuadernos de Filología Clásica. Estudios Latinos* 25, (2), pp. 173-181.

MEDAS, S. (2000): *La marineria cartaginesa. Le navi, gli uomini, la navigazione*, Sassari, Carlo Delfino Editore.

MEDAS, S. (2004): *De rebus nauticis. L'arte della navigazione nel mondo antico*, Roma, L'Erma di Brestschneider.

MOSCATI, S. (1972): *I fenici e Cartagine*, Torino, Unione tipografica-editrice torinese.

PADILLA MONGE, J.A. (2006): “Sel”. En Roldán Hervás, J. M. (dir.), *Diccionario Akal de la Antigüedad Hispana*, Madrid, Akal, s.v.

PADILLA MONGE, J.A. (2006): “Suel”. En Roldán Hervás, J. M. (dir.), *Diccionario Akal de la Antigüedad Hispana*, Madrid, Akal, s.v.

PLÁCIDO, D. (1998): “Nota sobre la duplicidad del nombre ‘Abdera’”. En Mangas, J. y Alvar, J. (eds.), *Homenaje a J. M. Blázquez*, Madrid, vol. II, pp. 395-398.

NEIMAN, D. (1965): “Phoenician Place Names”, *Journal of Near Eastern Studies* 24, pp. 113-115.

SÁNCHEZ SÁNCHEZ-MORENO, V. M., GALINDO SAN JOSÉ, L., JUZGADO NAVARRO, M. y DUMAS PEÑUELAS, M. (2012): “El asentamiento fenicio de La Rebanadilla a finales del siglo IX a.C.”. En García Alfonso, E. (Ed.), *Diez años de arqueología fenicia en la provincia de Málaga (2001-2010). María del Mar Escalante Aguilar in memoriam*, pp. 67-86, Sevilla, Junta de Andalucía.

SEGERT, S. “Some Phoenician etymologies of North African toponyms”, *Oriens Antiquus* 5 (1966), pp. 19-25

VATTIONI, F. (1979): “Per una ricerca sull'antroponimia fenicio-punica”, *Studi Magrebini* XI, pp. 43-123.

