

# Antigua

Historia y Arqueología de las civilizaciones

MIGUEL D  
CERVANTES



## **Lixus y la conquista del Océano** **Carmen Aranegui Gascó**

**Antigua: Historia y Arqueología de las civilizaciones** [Web] 

Página mantenida por el Taller Digital

## Lixus y la conquista del océano

CARMEN ARANEGUI GASCÓ

### Resumen

*El presente trabajo plantea la importancia de la navegación en la fachada atlántica desde la protohistoria y se centra especialmente en la tradición marinera de Lixus (Larache, Marruecos) estableciendo una relación entre las fases constructivas de la ciudad, su función comercial y las grandes etapas del descubrimiento de la ruta atlántica africana, hasta la gran expedición de Juba II a las Islas Afortunadas.*

### Abstract

*The article discusses the importance of navigation in the Atlantic façade from protohistoric times and until the great expedition of Juba II to the Afortunadas Islands focusing especially on the Lixus (Larache, Morocco) maritime tradition and establishing a relationship between the different construction phases of the city, its commercial function and the broader stages of the discovery of the African Atlantic routes.*

El punto de partida de la argumentación que voy a desarrollar tiene en consideración tres factores. El primero es la antigüedad, al valorar que desde la Edad del Bronce, con un notable incremento del 1000 a.C. en adelante, la comunicación no accidental entre los pueblos atlánticos por vía marítima era un hecho, pues de ello hay pruebas en la dispersión de determinadas tipologías (hachas de talón, espadas de lengua de carpa...) desde el sur de Gran Bretaña hasta el norte de Marruecos, país cuyo contacto con la Península Ibérica es todavía más antiguo ya que se remonta al Calcolítico (Tarradell, 1957, 101-112; Jodin, 1964; Gozalbes, 1975; Souville, 1983, 407-412; Poyato, Hernando, 1988, 317-329; Bokbot, Onrubia, 1995, 219-231). El segundo factor tiene que ver con la importancia de la práctica marinera en el dominio de la navegación, poniendo énfasis en los paisajes de los antiguos estuarios atlánticos (Fig. 1) donde se combina navegación marí-

tima y fluvial con el resultado de formación de excelentes marinerías. Y el tercero reside en reconocer en la pesca de altura un incentivo para la exploración del mar. Todo ello referido a los tiempos en que navegar era un arte porque no se contaba ni con el apoyo de cartas náuticas, ni con instrumentos técnicos para mantener un determinado rumbo o hacer frente a los accidentes de una travesía (Medas, 2004). La experiencia de un viaje y su transmisión oral se convertían entonces en algo imprescindible para asegurar cualquier empresa y, aunque los santuarios recopilaban y custodiaban tales informaciones, quienquiera que se aventurara en un mar lejano tenía que establecer necesariamente contacto con los habitantes de sus costas para aprender de su tradición los caminos de su mar. Incluso para los más poderosos, el dominio de una ruta marítima exigía, en definitiva, la suma de prácticas propias y ajenas y el intercambio de experiencias.



Fig. 1.- El estuario del Lucus en la Antigüedad, según estudio geomorfológico de P. Carmona.

La arqueología da soporte a estos planteamientos a través de los hallazgos de objetos de bronce en las desembocaduras de los ríos, como el depósito de la Ría de Huelva (Ruiz- Gálvez, ed., 1995) o el estoque Rosnoën hallado al dragar el Lucus (Ruiz-Gálvez, 1998, 276; Aranegui, ed., 2001, 23), que ponen de manifiesto la repercusión de la ruta del estaño, anterior a la de la plata que fue objetivo decisivo de la colonización fenicia. La ocupación humana en torno al antiguo *Lacus Ligustinus* (Belén, 2000, 79-115), o alrededor del gran estuario del Tajo (Arruda, 1999-2000, 101-224), por no citar más que dos ejemplos, denota la continuidad de la costa y los valles fluviales en los flujos de largo recorrido, con especial incidencia en la etapa colonial. Finalmente, la pesca de determinadas especies obliga a singularizar el *círculo del Estrecho* y, en particular, su fachada atlántica, por ser una zona álgida en la migración de los escómbridos y, consecuentemente, en sus capturas, explotadas a nivel industrial al producirse el contacto colonial. El aprovechamiento comercial de los atunes demanda una organización pesquera avanzada en la que participan diversos tipos de embarcaciones, para acudir cuando se avistan los bancos de peces o para remolcar luego la pesca a puerto, en ambos casos con tripulación de remeros, además de exigir gran cantidad de sal para su preparación así como una red de instalaciones que aseguren la comercialización a larga distancia, de entre las que las factorías y los alfares son las mejor conocidas. La conserva de atún se documenta en Cádiz ya en el s. VIII y el envasado en vasijas tipo Cruz del Negro o en ánforas S-1.2.0.0. de Ramon, se remonta al s. VII a.C. (Campanella, Nive-

au de Villedary, 2005, 27-67), época en las que ya debían operar flotillas en la zona, aptas para rentabilizar sistemáticamente los derivados de la pesca. Por la coincidencia de los tráficos de metales y pesqueros no debe extrañar que el *círculo del Estrecho* gozara desde la Antigüedad de una excelente reputación en el conocimiento del Océano.

Pero el Atlántico africano tiene que ver también con el mayor interrogante que las ciencias de la tierra tuvieron planteado durante siglos, a saber, el conocimiento del Mar Exterior unido a la circunnavegación de África, con un ejemplo manifiesto en la expedición que el faraón Neco II encargó a los cartagineses hacia el 600 a.C. (Heródoto IV, 42), ya que, de entre los espacios mantenidos en las brumas del mito para el saber clásico, en medida incomparablemente mayor de lo que atañe a las Columnas de Hércules, el África subsahariana reviste en los textos el máximo grado de exotismo, tanto por las riquezas que se le atribuyen (oro, marfil, maderas incorruptibles, fieras salvajes...) como por las gentes que la habitan. A ello se suma la exploración de una ruta alternativa, desde el Índico al Mar Interior o desde las Columnas al Índico, que se intuye sometida a condiciones geoclimáticas y astronómicas extrañas y anómalas, difíciles de superar, propias de la latitud, causa que los antiguos desconocían completamente.

Pese a ello, los fenicios, primero, y los cartagineses, después, habían ido aventurándose por el litoral atlántico africano desde el Estrecho de Gibraltar, avanzando muy poco a poco en su descubrimiento. Tenían, sin duda, muchos factores en contra; uno de los más arduos residía en la necesidad de orientarse tridimensionalmente para el seguimiento de las rutas, dada la magnitud del medio, y otro, no menor, era que las naves largas tipo trirreme, tan eficaces en el Mediterráneo, soportaban mal el oleaje del Océano y la vela cuadra se adecuaba también mal el régimen de los alisios durante los trayectos de vuelta. Con estas limitaciones, sin embargo, valiéndose principalmente de los *hippoi* (Negueruela *et alii*, 2000, 1671-1680), navegaron por el Atlántico africano hasta la altura del Cabo Juby, sentando las bases de las expediciones romanas que, tras la caída de Cartago, con mejores medios técnicos, llegaron hasta las Canarias orientales (Fig. 2). Si bien el pleno dominio de la navegación atlántica no se logró hasta la época de Enrique II el Navegante (Medas, e.p.).



Fig. 2.- La Mauritania Occidental y las islas Canarias (fuente: A. El Khayari y M. Kbir Alaoui, *Maroc, les trésors du royaume*, 1999).

## Lixus y océano

El Periplo de Hanón es una de las descripciones del litoral atlántico marroquí más estudiadas y la más controvertida (Desanges 1978, 35-85; Gómez Espelosín, 2000, 145-155; López Pardo, 1990, 59-70; Tejera, Chávez, Montesdeaca, 2006, 35-45; Medas 2007, etc., etc.). Admitiendo que la copia del texto conservada en Heidelberg transcribe el relato del almirante cartaginés que dirigió una expedición de reconocimiento y fundación de ciudades al otro lado del Estrecho, perfectamente equipada con sesenta pentecónteros, en el siglo IV a.C. (V?, III?), después de haberse encomendado al santuario de Cronos, llaman la atención las menciones (Periplo, 6-8) del río Lixus y de los lixitas (Taradell, 1950, 56-57; Rebuffat, 1988, 77-86) en contraposición al silencio acerca de la ciudad epónima. No creo que ese silencio se justifique por la escasa documentación arqueológica que proporciona Lixus para los siglos V y IV a.C., ya que, sin duda, la ciudad estaba poblada en estas fechas (Aranegui, ed., 2005, 29-33), sino por razones políticas (Mederos, Escribano, 2000, 77-107). Se ha debatido, por otra parte, acer-

ca de la localización del río y de sus gentes, que para algunos estudiosos podrían situarse en la región del Draa, en el sur del país, aunque, en general, se acepta que el pasaje de Hanón se refiere a la actual zona de Larache y al río Lucus. El periplo dice que los lixitas pertenecían a un pueblo de pastores nómadas pero que se enrolaron en la expedición cartaginesa como intérpretes y como guías lo cual confirma que había un necesario punto de encuentro entre los navegantes mediterráneos y los habitantes de la costa atlántica de Marruecos, depositarios de una tradición secular de exploración de la ruta meridional, a algunos de cuyos accidente geográficos ya habían dado nombre (Periplo 14, 16). Es lógico suponer que tal punto tuviera alguna infraestructura portuaria. Según se desprende del texto (Periplo 11), a doce días de navegación estaba la isla de Cerné, de difícil acceso (Guerrero, e.p.), que la investigación contemporánea identifica con Mogador, y que ya había sido frecuentada por los fenicios (López Pardo, 2000); dadas sus características, no parece que Cerné pudiera ser el centro de operaciones de la expedición de Hanón. De este modo los lixitas, como gentes del país, quedan reconocidos como expertos en la geografía del atlántico marroquí, por encima de cualquier otro pueblo, lo que históricamente los hace herederos de la experiencia acumulada desde el Bronce Final y durante la colonización fenicia, periodos ambos con indicios arqueológicos bien en las proximidades o en la propia ciudad de Lixus.

Esta prioridad se confirma en otros autores de la Antigüedad que siempre privilegian la relación de Lixus con el exterior por encima de las demás ciudades de la Mauritania Occidental, desde el Pseudos Scilax (112) cuando dice que en Lixus (aquí ciudad fenicia próxima a otra libia) se hace vino que es exportado por los fenicios, hasta Estrabón (XVII, 3, 3) quien, siguiendo a Posidonio, le otorga el control territorial y productivo del lago empórico, geomorfológicamente bien definido gracias a los trabajos recientes (Carmona, 2005, 5-11), o reconoce los *hippoi* de humildes pescadores gaditanos que llegaban aquí tras dos días de navegación (Str. II, 3, 4), quienes, en consecuencia, debían aportar sus capturas a las *cetariae* lixitanas (Aranegui, Rodríguez, Rodrigo, 2007), las más grandes de la zona. Algo similar señala el Pseudo Aristóteles en referencia a los fenicios gaditanos que, navegando durante cuatro jor-



Fig. 3.- Planta arqueológica de Lixus, a partir del levantamiento fotogramétrico publicado por Ponsich (1981).

nadas más allá de la *Columnas*, con viento del este, llegaban a costas desiertas y cenagosas donde había enormes y numerosísimos atunes (*De mir. Ausc.* 136), aunque no haya en esta cita mención explícita de ninguna ciudad.

La reputación religiosa de Lixus (Plin. *Nat.* V, 2; XIX, 63) constituye probablemente el dato más significativo a favor de su papel en la navegación atlántica, ya sea desde el punto de vista cultural, dado el papel que cumplían los santuarios en la recopilación de noticias de viajes, o desde el comercial, al proporcionar los templos espacios neutrales que garantizaban los acuerdos y transacciones, o bien de cumplimiento de las obligaciones rituales de los navegantes con el capital simbólico que ello supone. El santuario de Lixus estaba consagrado a Hércules-Melqart (Bonnet, 1988, 198-200), como el de Cádiz, y, aunque se desconoce su exacta ubicación, las fuentes distinguen el elemento urba-

no del altar, éste, habitualmente, en el exterior de la ciudad (Bonnet, 1992, 123-129).

Se advierte arqueológicamente en Lixus un hecho co- tejable con su relevancia en la ruta atlántica en época romano-republicana. Se trata del replanteamiento de que la ciudad es objeto a partir del 200/175 a.C. (Bonnet *et alii*, 2005, 87-153), al comienzo de su etapa cultural mauritana (Fig. 3). Mediante una reconstrucción generalizada, aumenta notablemente su edificabilidad y se multiplica en consonancia el índice de envases comerciales proporcionados por las excavaciones. Este despegue demográfico y económico es susceptible de ser relacionado, por una parte, con Cádiz, romana desde el 206 a.C., pues va acompañado de materiales itálicos de comienzos del siglo II a.C. que debieron llegar por esta vía, y, por otra, con el interés de la monarquía mauritana por el área occidental del reino poniendo en juego una política que afianza la colaboración con los centros septentrionales del *círculo del Estrecho*. Tanto Cádiz como Lixus amplían su producción y comercio tradicionales entre la II y la III guerra púnica y lo hacen para contribuir a los intereses de Roma por cuyas redes se distribuyen tales productos, necesarios para la intendencia de sus nuevos dominios. Este fenómeno también ha sido observado en otros casos, como en Ibiza, no sólo a través del incremento de la producción de ánforas púnicas de baja época sino también mediante el auge que cobra el santuario de la Cova d'Es Cuieram (Ramon, 2005, 261-313; Aranegui e.p. b), exponente de cuál fue la estrategia romana para la integración de etnias distintas a la propia, en época republicana.

Son muchos los indicios de la creciente indagación romana sobre el Atlántico después de la caída de Cartago (146 a.C.) (Morais e.p.), tratando de afianzarse en unas rutas hasta entonces fuera de su competencia con la ayuda de expertos locales. La expedición que Escipión Emiliano encargó a Polibio (Plin. *Nat.* V, 9-10) para que reconociera las costas atlánticas africanas se inserta en un programa que, bien pertrechado técnica y científicamente en medios y equipaje, parece que alcanzó latitudes hasta entonces poco exploradas, como las Canarias orientales (Medas, e.p.). Paralelamente, no sólo Lixus sino también otras ciudades de su entorno –Kuass (Kbiri Alaoui 2007), Dchar Jdid (Kbiri Alaoui, 2004, 195-214), Tamuda (El Khayari, 1996),

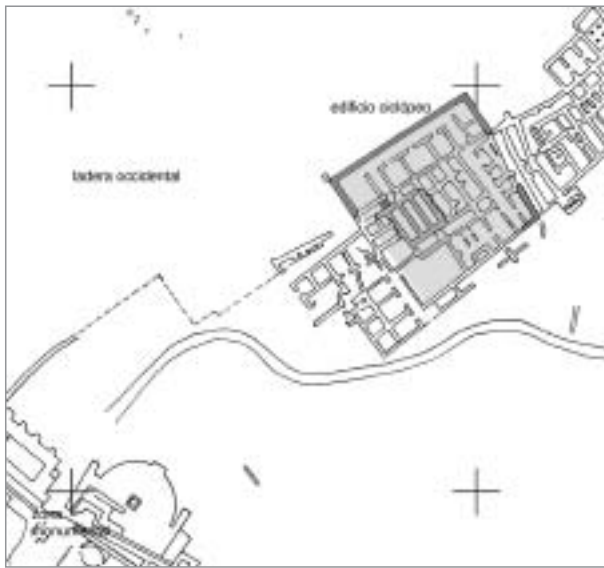


Fig. 4.- el edificio ciclópeo sobre la muralla occidental de Lixus (fuente: Ponsich, 1981, reelaborado según datos de H. Hassini, 2005).

Banasa (Arharbi, Lenoir, 2002, 1-45), Thamusida, etc., manifiestan un desarrollo no ajeno a la frecuentación de estas rutas. Y, por lo que se sabe, Lixus sigue ostentando la primacía portuaria que traduce su arqueología, ya que la muralla occidental (Tarradell, 1959, 59-60; Lenoir, 1992, 289-298), las fábricas de salazón y el complejo monumental de la plataforma que culmina la vertiente meridional (Aranegui, e.p. b), le dan una categoría urbanística sin paralelos en el panorama marroquí anterior al cambio de Era.

Estudios recientes han identificado almacenes de ánforas unidos a las casas para las épocas comprendidas entre el 150/130 a.C. y el siglo I (Aranegui, Kbir Alaoui y Vives-Ferrándiz, 2004, 366-378) así como, lo que es más importante, almacenes de carácter público en la zona alta del yacimiento. En este sentido interpretamos las dependencias que configuran el sector conocido como 'cámaras Montalbán' (Aranegui, Hassini y Tarradell, e.p.), en el sudoeste del área monumental, desde los siglos IV-III hasta su transformación en un semisótano englobado en un gran complejo residencial a mediados del siglo I a.C., momento en el que se levanta el edificio cuadrangular de sillería regular *ciclópea* (Hassini 2005, 9), proverbial en el paisaje arqueológico lixitano desde el siglo XIX, que alberga grandes depósitos de agua y pequeñas estancias accesibles

desde un pasillo de circulación (Fig. 4), todo ello relacionado en la presente lectura urbanística con las necesidades generadas por el tráfico portuario. El desplazamiento de una construcción de servicios como la citada, además de obedecer a la reorganización funcional de los sectores urbanos, podría deberse a la habilitación de un nuevo puerto bajo la pendiente occidental de la ciudad para embarcaciones de mayor calado que las que tendrían acceso al interior de la laguna donde están las *cetariae* ya que aquélla, con algo más de 3 m de profundidad, no permitía el fondeo de naves onerarias de gran tonelaje, que necesitan 5 m de agua; algo más cerca del Océano la profundidad de las aguas es mayor.

Esta verosímil ampliación de infraestructuras nos introduce en la última etapa de la monarquía mauritana que tiene en la expedición de Juba II a las Canarias (Plin. *Nat.* VI, 201-205) un testimonio de la culminación de los descubrimientos llevados a cabo por Polibio. El control del Atlántico peninsular había sido una exigencia para la pacificación del área galaica, como indican las campañas de Q. Servilio (138 a.C.) y de J. Bruto (137/136 a.C.), vencedor en el río Lethes (Guerra, 2000) y conmemorado en el Campo de Marte, a la vez que la apertura del *finis terrae*, siempre con el concurso naval de los gaditanos, suponía el primer acceso a las cuencas auríferas del noroeste peninsular, circunstancias ambas que parecen haber dejado temporalmente en suspenso la exploración del África atlántica.

Es oportuno recordar que, pasado el tiempo, es probable que Juba acompañara a Octavio en las campañas cántabras (Dion Casio II, 15, 6), cerciorándose del papel decisivo de la flota para el avituallamiento de las tropas y entrando en contacto con quienes la comandaban. Suponiendo que esta vivencia, añadida a la erudición literaria de Juba II de Mauritania (Sirago, 1996, 303-317), hubiera podido alentar en él la iniciativa de explorar, de nuevo, la ruta del sur, el monarca habría organizado una empresa de estado apoyándose necesariamente en las bases portuarias del país, para asegurar de la mejor manera todo el aparato expedicionario con la ambición de superar a cuantos le habían precedido y dar impulso a su reino, poniendo en juego el avanzado saber náutico de época de Augusto y la pericia de los navegantes del *círculo del Estrecho* y, en concreto, de los lixitanos.



Fig. 5.- Acuñación de Juba II con reverso de cabeza de Amón/Océano. 21 mm; 6, 45 gr., A/ [R]ex Iuba; R/ MQM SMS (fuente: Google).

Sin excluir la huella de Juba en las distintas ciudades mauritanas que la reclaman (Jodin, 1987) —y hay razones políticas para que así la huella exista— no puede eludirse el hecho de que la culminación del programa monumental de Lixus en torno al cambio de Era es coetánea de la expedición a las Islas Afortunadas, así como que los exquisitos objetos artísticos y decorativos (Boube-Piccot, 1969, 382-385) que se le asocian destacan en el contexto de Marruecos y, en algún caso, aluden con claridad al Océano y a los trabajos de Hércules en el Extremo Occidente (Plin. XIX, 63).

Algunas monedas acuñadas por Boccus y por Juba II en ciudades de Mauritania Occidental y en particular las marcadas con el letrero púnico *mqm sms*, eligen para los reversos la representación de Baal Amón, identificable con Océanos (Fig. 5), que no es habitual en las emisiones de la zona, manteniendo los topónimos y términos asociados a ellos en púnico. Sin entrar en la polémica de si *lks* y *mqm sms* corresponden a una ciudad doble (Mazard, 1955), a dos ciudades distintas y distantes (Alexandropoulos, 2000, 426) o bien a una

ciudad cuya única ceca acuña con diferentes letreros (Manfredi, 1993, 95-102), porque en esta perspectiva es más importante el quién que el dónde, lo cierto es que la referencia a una divinidad del mar encaja con la vocación atlántica mauritana que se concretó en la capacidad expedicionaria de Juba II. La leyenda que envuelve la vida y la obra de este monarca ha hecho poner un signo de interrogación escéptico detrás de muchas de sus actuaciones pero, si hay una empresa de las muchas que tiene atribuidas que merece credibilidad es la oceánica, como puesta en práctica de una ambición política de altura intelectual y vital, que le sitúa en el restringido palmarés de los descubridores del mundo. Y parece lógico que esa expedición se hubiera desarrollado contando con la ciudad más veterana en la práctica de la navegación de toda Mauritania, de la misma manera que no se comprende bien el periodo de Lixus fechable hacia el cambio de Era, con una singular arquitectura de carácter público, a espaldas del único personaje de cultura helenística del Reino de Mauritania.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALEXANDROPOULOS, J., 2000: Les monnaies de l'Afrique antique, Toulouse, 426.
- ARANEGUI, C., ed., 2001: *Lixus. Colonia fenicia y ciudad púnico mauritana. Apuntes sobre su ocupación medieval*, Saguntum-extra 4, Valencia.
- ARANEGUI, C., ed., 2005, *Lixus 2. Excavaciones marroco-españolas en la Ladera Sur*, Saguntum-extra 6. Valencia.
- ARANEGUI, C., e.p. a: Roma ante edetanos y contestanos, P. Rosser, ed., *El Cerro de las Balsas (Alicante)*.
- ARANEGUI, C., e.p. b: Lixus, paisaje, arquitectura y urbanismo, *Phönizisches und punisches Städtewesen*, DAI.
- ARANEGUI, C., KBIRI ALAOUI, M. & VIVES-FERRÁNDIZ, J., 2004: Alfares y producciones cerámicas en Mauritania Occidental. Balance y perspectivas, D. Bernal, L. LAGÓSTENA eds., *Figlinae Baeticae*, BAR Int. Series 1266, Oxford, pp. 366-378.
- ARANEGUI, C., RODRÍGUEZ, C.G. & RODRIGO, M<sup>a</sup>J., 2007: Datos para la gestión pesquera en Lixus (Larache, Marruecos), A. Arévalo, D. Bernal, eds., *Cetariae. Salsas y salazones de pescado en Occidente durante la Antigüedad*, BAR Int. Series, Oxford, pp. 205-214.
- ARANEGUI, C., HASSINI, H. & TARRADELL, N., e.p.: Les fouilles de M. Tarradell dans le secteur SO du dit quartier des temples à Lixus, *Hommage à Mme. J. Hassar-Benslimane, Colloque international '30 ans d'archéologie marocaine'*, Rabat.
- ARHARBI, R. & LENOIR, É., 2002: Les niveaux préromains de Banasa, *lères journées marocaines d'archéologie et du patrimoine*, Rabat, pp. 1-45.
- ARRUDA, A.M., 1999-2000: *Los fenicios en Portugal. Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a.C.)*, Cuadernos de Arqueología Mediterránea 5-6, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona.
- BELÉN, M., 2000: El país: territorio y poblamiento. La geografía tartésica, C. Aranegui, ed., *Argantonio rey de Tartesos*, Sevilla, pp. 79-115.
- BOKBOT, J. & ONRUBIA, J., 1995: Substrat autochtone et colonisation phénicienne au Maroc, *Vle Colloque Int. sur l'histoire et l'archéologie de l'Afrique du Nord*, Paris, pp. 219-231.
- BONET, H., FUMADÓ, I., ARANEGUI, C., VIVES-FERRÁNDIZ, J., HASSINI, H. & KBIRI ALAOUI, M., 2005: La ocupación mauritana, C. Aranegui, ed., cit., pp. 87-140.
- BONNET, C., 1988: *Melqart. Cultes et mythes de l'Héraclès tyrien en Méditerranée*, Lovaina-Namur, pp. 198-200.
- BONNET, C., 1992: Les divinités de Lixus, *Lixus*, ÉFR 166, Roma, pp. 123-129.
- BOUBE-PICCOT, Ch., 1969: *Les bronzes antiques du Maroc, I: la statuaria*, Études et travaux d'archéologie marocaine, IV, Rabat.
- CAMPANELLA, L. & NIVEAU DE VILLEDARY, A.M<sup>a</sup>, 2005: Il consumo di pescato nel Mediterraneo fenicio e púnico. Fonti letterarie, contesti archeologici, vasellame ceramico, *Greci, fenici, romani: interazioni culturali nel Mediterraneo Antico*, Daidalos, 7, Viterbo, pp. 27-67.
- CARMONA, P., 2005: Cambios geomorfológicos y paleogeografía del litoral de Lixus (Larache, Marruecos), C. Aranegui, ed., cit., pp. 5-11.
- DESANGES, J., 1978: *Recherches sur les activités des méditerranéens aux confins de l'Afrique*, Roma.
- EL KHAYARI, A. 1996: *Tamuda. Recherches historiques et archéologiques*, Tesis doctoral, Paris I, Panthéon-Sorbonne.
- GÓMEZ ESPELOSÍN, F.J., 2000: *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Madrid.
- GOZALBES, E., 1975: *Las edades del cobre y del bronce en el noroeste de Marruecos*, Cuadernos de la Biblioteca Española de Tetuán, 12, Tetuán.
- GUERRA, A., 2000: *Os nomes do rio Lima. Um problema de topónmia e de geografia histórica*, Lisboa.
- GUERRERO, V.M., e.p.: Las naves de Kerné, II. Navegando por el Atlántico durante la protohistoria y la antigüedad, *IV Col. del CEFYP*.
- HASSINI, H. 2005: À propos de l'enceinte dite hellénistique de Lixus, *Nouvelles archéologiques et patrimoniales*, 6, 9.
- JODIN, A., 1964: L'Âge du Bronze au Maroc: la nécropole mégalithique d'El Mires, *BAM*, 5.
- JODIN, A., 1987: *Volubilis Regia lubae*, CPP 14, Paris.
- KBIRI ALAOUI, M., 2004: Les établissements punico-maurétaniens de Kouass et Dchar Jdid (Asilah, Maroc) dans le circuit de Gibraltar, *BAM*, 20, pp. 195-213.
- Kbiri Alaoui, M., 2007: *Revisando Kuass (Asilah, Marruecos), taller alfarero y enclave fenicio, púnico y mauritano*, Saguntum-extra 7, Valencia.
- LENOIR, É., 1992: Enceintes urbaines et thermes de Lixus, *Lixus*, ÉFR 166, Paris, pp. 289-298.
- LÓPEZ PARDO, F., 1990: El periplo de Hannon y la expansión cartaginesa en el África occidental, *La caída de Tiro y el auge de Cartago*, V Jornadas de Arqueología Fenicio-Púnica, Ibiza, pp. 59-70.
- LÓPEZ PARDO, F., 2000: *El empeño de Heracles. La exploración del Atlántico en la Antigüedad*, Madrid.
- MANFREDI, L.I., 1993: *LKS e MQM SMS: nuovi dati dal convegno su Lixus 1989*, *RStFen*, XXI, Suppl., pp. 95-102.
- MAZARD, J., 1955: *Corpus Nummorum Numidiae Mauritaniae*, Paris.
- MEDAS, S., 2004: *De rebus nauticis*, L'Erma di Bretschneider, Roma.
- MEDAS, S., 2007: "...Essendo finiti i viveri, non navigammo oltre". *Introduzione allo studio del Periplo di Annone*, Luminères Iner-nationales, Lugano.
- MEDAS, S., e.p.: La navigazione antica lungo le coste atlantiche di Africa e verso le Isole Canarie. Analisi della componente nautica a confronto con le esperienze medievali, *IV Col. del CEFYP*.
- MEDEROS, A. & ESCRIBANO, G., 2000: El periplo norteafricano de Hanón y la rivalidad gaditano-cartaginesa en los siglos IV-III a.C., *Gerión*, 18, pp. 77-107.
- MORAIS, R., e.p.: A via atlântica e o contributo de Gádir nas campanhas romanas na fachada noroeste da Península.
- NEGUERUELA, I., PINEDO, J., GÓMEZ, M., MIÑANO, A., ARELLANO, I. & BARBA, J.S., 2000: Descubrimiento de dos barcos fenicios en Mazarrón, *IV CIEFP*, Cádiz, pp. 1671-1680.
- POYATO, C. & HERNANDO, A., 1988: Relaciones entre la Península Ibérica y el Norte de África: marfil y campaniforme, *I CIEG*, pp. 317-329.
- RAMON, J., 2004: La ciutat romana d'Ebussus, M. Orfila, M.A. Cau, coords., *Les ciutats romanes del llevant peninsular i les illes Balears*, Barcelona, pp. 261-313.
- REBUFFAT, R., 1988: Les nomades de Lixus, *BCTH*, 18 B, pp. 77-86.
- RUIZ-GÁLVEZ, M., ed., 1995: *Ritos de paso y puntos de paso. La ría de Huelva en el mundo del Bronce Final europeo*, Complutum-extra, 5, Madrid.
- RUIZ-GÁLVEZ, M., 1998: *La Europa atlántica en la Edad del Bronce. Un viaje a las raíces de la Europa occidental*, Crítica, Barcelona.
- SIRAGO, V.A., 1996: Il contributo de Giuba II alla conoscenza dell'Africa, *L'Africa Romana* 11, pp. 303-317.
- SOUVILLE, G., 1983: Reflexión sur les relations entre l'Afrique et la péninsule Ibérique aux temps préhistoriques et protohistoriques, *Hom. al Prof. M. Almagro Basch*, I, Madrid, pp. 407-412.
- TARRADELL, M., 1950: El periplo de Hannon y los Lixitas, *Mauritania*, 268, pp. 56-57.
- TARRADELL, M., 1957: Gar Cahal y su aportación al conocimiento de la Edad del Bronce en el extremo occidental del Mediterráneo, *IV CNA*, Zaragoza, pp. 101-112.
- TARRADELL, M., 1959: *Lixus. Historia de la ciudad. Guía de las ruinas y de la sección de Lixus en el Museo Arqueológico de Tetuán*, Tetuán.
- TEJERA, A., CHÁVEZ, M<sup>a</sup>E. & MONTESDEOCA, M., 2006: *Canarias y al África antigua*, Taller de Historia, Tenerife.



