

# Antigua

Historia y Arqueología de las civilizaciones

MIGUEL D.  
CERVANTES



## **Los carros votivos de Mérida y Almorchón** **José María Blázquez Martínez**

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



Página mantenida por el Taller Digital

[Publicado previamente en: *Zephyrus* 6, 1955, 41-60 (también en J.M.<sup>a</sup> Blázquez, *Imagen y Mito. Estudios sobre religiones mediterráneas e ibéricas*, Madrid 1977, 344-360). Versión digital por cortesía del editor (Ediciones Universidad de Salamanca) y del autor, como parte de su *Obra Completa*, bajo su supervisión y con referencia a la paginación original].

© José María Blázquez Martínez

© De la versión digital, Gabinete de Antigüedades de la Real Academia de la Historia

## Los carros votivos de Mérida y Almorchón

José María Blázquez Martínez

Dos de las piezas hispánicas más importantes que se conservan son el carrito votivo de bronce descubierto en la casa del Meleagro, en Mérida, hoy en el Museo Saint Germain, Francia, y el carro, así mismo de bronce, hallado en Almorchón, cerca de Cabeza de Buey, Badajoz. El primer bronce (Fig. 1-4), reproducido por primera vez en 1887, por Modesto Lafuente, lo ha sido después frecuentemente. (1).

En 1932, al arqueólogo de Estrasburgo R. Forret, el estudio de la pieza hispánica le proporcionó ocasión para estudiar los carros prehistóricos y su supervivencia en la época histórica. (2).

El lugar del hallazgo es la antigua Augusta Emerita; parece que la casa donde apareció tomó el nombre de la pieza, interpretada

---

(1) M. Lafuente, *Historia General de España*, I, 947; P. Paris, *Essai sur l'art et l'industrie de l'Espagne primitive*, II, 228; Marqués de Lozoya, *Historia del Arte Hispánico*, fig. 123; L. Pericot, *Historia de España*, 397; Cossío - Pijoan, *Summa Artis*, VI, figs. 435-436; M. Gómez Moreno, *Mil joyas del Arte Español*, 30; M. Cardozo, en *AEArq.* 62, 1949, fig. 18; A. García y Bellido, *Ars Hispaniae*, fig. 410; J. Camón. *Las Artes y los Pueblos de la España primitiva*. Madrid, 1954, fig. 860; J. Maluquer de Motes, *Historia de España. España prerromana*. Madrid, 1954, fig. 98, 173; J. Cabré, en *A.M.S.E - A.E.P.* III, 1924, figura 15, etc.

(2) R. Forret, en *Préhistoire*, I. 19-123,

como una representación de Meleagro. El ejemplar conservado primeramente en una casa particular de Badajoz, fue adquirido por R. Forret, quien lo cedió en noviembre de 1930 al Estado francés. Se pretende en el presente estudio explicar la presencia de una escena de caza de jabalí sobre el carro de Mérida y de un jinete sobre el de Almorchón. (Fig. 5-6.) (3).

### *Carro de Mérida*

El conjunto se compone de un carro de cuatro ruedas, sobre cuya caja marcha un jinete, acompañado de un perro, en persecución de un jabalí. Una cuarta figura, que se encontraba a la derecha del cazador, ha desaparecido; la pieza, desde el hallazgo, no se conservaba, pues nunca se hace referencia a ella; en el lado posterior del carro había suspendidos cinco cencerros, de los que sólo se conservan dos. Otro cuelga del labio inferior del caballo. La longitud del carro es de 28 cm., su peso, de 3'900 Kg.; se eleva del suelo 5 cm.

Las cuatro ruedas, de seis radios, tienen un diámetro igual de 9 cm. Según R. Forret, este paralelismo en las dimensiones de las cuatro ruedas es típico de los carros prehistóricos y no es conocido en la época romana. Se hallan bastante deterioradas; algunos trozos de ellas han desaparecido. A pesar de su grosor ínfimo, 2 milímetros, son muy resistentes y presentan los distintos elementos que las integran fundidos en una sola pieza.

Las llantas son delgadas y anchas, como es frecuente en los carros prehistóricos.

El mismo número de radios aparece en el carro representado en la sítula de Watsch, hacia 750 a.C. (4); en varios carros etruscos de los siglos VI-V a.C. (5) y en uno hallado en Larnaca, Chipre, fechado en 1100 y 1000 a.C. (6). El parentesco entre las ruedas de Larnaca y las de Mérida es más acentuado, por tener ambas los radios terminando en un disco, por el lado interno. En la época prehistórica tiene preponderancia la rueda de cuatro radios, que es la representada en los petroglifos escandinavos de Back

---

(3) J. R. Mérida, en *Boletín de la Sociedad Española de Excursiones*, VIII, 1900; 173 s; Idem *Catálogo monumental de España. Provincia de Badajoz*. Lám. XXXIII, 78-79; P. Bosch-Gimpera, *Etiología de la Península ibérica*, fig. 464; Idem en *op. cit.*, fig. 14.

(4) Cossío - Pijoan, *op. cit.*, fig. 247.

(5) G. Giglioli, *L'Arte Etrusca*, Tav. XCVIII, 2; C; CCXI; CCXXXVI.

(6) H. Bossert, *Alt-Syrien*, 1951, número 301, 88.

y Tanum; es la de los carros pintados sobre la cerámica geométrica y la de un número grande de piezas votivas (Duplaj, Thundholm, Milavec, Skallerup, Peccatell, Szavarrossok). (7). La rueda de carro de cuatro radios es igualmente conocida en Italia y su utilización llega hasta la época imperial romana. (8). En España tiene cuatro radios el carro votivo de Cabeza de Buey.

La rueda del carro de Mérida pertenece al tipo número 6, de la clasificación de E. Cuadrado. (9). La introducción en España parece ser europea, por vía Francia, Pirineos occidentales, según Cuadrado.

La rueda radial nació de la necesidad de aligerar el peso de las ruedas primitivas, sin debilitarlas. De la rueda maciza, de una pieza, se pasó a la maciza de tres elementos; de ésta, por aligeramiento de la masa, a la de tipo Mercurago (10), fosilizada hoy en la rueda gallega; por aligeramiento de ésta, a la diametral, con dos traviesas, fosilizada igualmente en la actualidad en el N. de España, País Vasco y Santander. De las ruedas radiadas la más antigua es la de cuatro radios (el tipo número 5, de la clasificación de E. Cuadrado). Sus representaciones más arcaicas se han hallado en entalles sirios fechables en el 3000 a.C. De allí pasaría a Fenicia, Chipre, Creta, Islas del Egeo y Micenas. Las ruedas del carro de Almorchón son muy parecidas a las de un carro votivo de bronce fenicio. (Fig. 7.) Con la invasión de los hicsos pasa a Egipto y más tarde al Norte de África. De Grecia, la rueda número 5, de la clasificación de E. Cuadrado, va a través del mar Jónico a Italia meridional, siendo la habitual entre los Etruscos, en el siglo III a.C., a cuyas tierras pudo llegar directamente desde Asia Menor. Los carros representados en el cuello de la hidria recientemente hallada en Vix (finales del último cuarto del siglo VI a.C.), traen ruedas de cuatro radios y prolongaciones de las mazas hacia fuera (11). Las ruedas del carro de Almorchón, más bien que parecerse a las etruscas, del siglo III a.C., por las prolongaciones de las mazas, se emparentan con las representadas en la hidria de Vix. En cambio, las ruedas del carro votivo hallado en el encacha-

---

(7) R. Forret, *op. cit.*, fig. 13.

(8) R. Forret, *op. cit.*, fig. 14, números 1-3, 8-9; fig. 15, número 4; fig. 17, números 2-3. Pareti, *La tomba Regolini Galassi*, Tavv. XXV y XXXIII.

(9) E. Cuadrado, El carro ibérico. Comunicación al *III Congreso Nacional de Arqueología, Galicia, 1953*. Sin publicar las actas todavía.

(10) J. Dechelette, *Manuel d'Archéologie*, 289 ss.

(11) R. Joffroy, *Le Trésor de Vix*, París 1954, Pl. IX-XII, XV, 49.

do de una tumba del Cigarralejo (Fig. 8), de cuatro radios, se asemejan a las ruedas de cuatro radios etruscas, no tienen prolongaciones de las mazas. Las tumbas, en una de las cuales recogió E. Cuadrado la pieza, por la cerámica griega hallada en ellas, se fechan en el siglo IV a.C., época que conviene al carro, a juzgar por sus características. La caja de este carro recuerda muy de cerca la de los actuales del NO. de la Península, pero no deja de presentar cierto parecido, bastante exacto, con la que ofrece un carro de bronce etrusco (Fig. 9), cuyas ruedas son del tipo que llevan los de los santuarios ibéricos, macizas. (12). Este carro está hoy en el Museo Villa Julia, de Roma. De Grecia e Italia, pasa a Europa Central (Bohemia, Albania) y al Norte (Dinamarca), donde se emplea en los carros de culto, generalmente de bronce fundido, y en los votivos, miniaturas de aquéllos. Desde Suiza y Sur de Alemania entraría en Francia y por los pasos occidentales de los Pirineos, en España, hacia el año 1000 a.C., acompañada del tipo número 3, de la clasificación de E. Cuadrado (diametral con traviesas, que es la representada en las pinturas de Peñalsordo, Badajoz). (13).

Una corriente mediterránea, a la que serviría la navegación fenicia, pudo traer esta rueda al Sur de la Península. (La pieza más arcaica que ha dado Cádiz es fechable en la primera mitad del siglo VII a.C., el oinochoe, hoy en el Museo Nacional de Dinamarca. (14).

Estos navegantes sirios traerían este notable adelanto, generalizado ya en su Patria desde varios siglos antes. (La pátera de oro de Ras-Shamra, en la que hay grabado un carro con ruedas de cuatro radios, es fechable entre 1450-1365) (15). La ruta de esta corriente sería Chipre, Creta, Norte de África (Utica) y Andalucía (los fenicios no comercian con el mundo itálico en esta fecha), trayendo también la rueda maciza que perdura en Baleares y cuyos restos se han encontrado en Montjuich (Barcelona). La rueda maciza aparece tanto en Etruria como en carros votivos ibéricos (Fig. 10), que acusan una estructura fenicia o chipriota en la caja y en las ruedas. (16). En Chipre se han hallado carros de terracota con

---

(12). A. García y Bellido, *Historia de España, España prerromana*, Madrid 1954, fig. 365-368.

(13) E. Breuil, *Les peintures rupestres schématiques de la Péninsule ibérique*, Pl. XVIII-XIX.

(14) P. Rus en *CHPH*, II, 1950, 120, Lám. XVI.

(15) C. Shaeffer, *Ugarit II*, 1-48.

(16) J. Cabré, *op. cit.* figs. 10-12.

ruedas macizas, llantas muy prolongadas hacia fuera, como en el de Mérida. (17).

La rueda mesopotámica, de seis radios, se generaliza entre los hititas, Chipre y Egipto, en el II milenio, yendo aparejada con la de cuatro en este último país. Es usual en Asiria, en el siglo IX, en el VIII comparte su uso con la de ocho radios, de tamaño inferior a la altura de los caballos. Su difusión europea sigue la línea Grecia, Austria, Francia. La mediterránea: Chipre, Sicilia, España (Tugia). (18). El carrito de Mérida seguramente recibió la rueda de la corriente mediterránea, a través del influjo púnico en la Península. Es interesante notar que tanto el carro de Mérida como el de Almorchón, se han hallado en una zona (Huelva, Sevilla, Extremadura) en la que se han recogido las piezas más antiguas halladas en la Península, traídas algunas por el comercio fenicio (tesoro de la Aliseda, hallazgo de Carmona, vaso de bronce de Valdegamas y demás piezas estudiadas últimamente por A. Blanco. (19). Tanto la rueda de cuatro radios, como la de seis, es usada en los carros votivos europeos. La de cuatro, como ya se indicó en los carritos de Trundholmj y Skallerup (Dinamarca), Milavec (Bohemia), 1300 a.C., y Stade (Alemania), 1000 a.C.; Peñalsordo, hacia 1000-900 a.C. Del siglo IX a.C. se conserva una rueda de bronce de un carro procesional, encontrada en el palafito de Cortailod, Lago de Neuchâtel (Suiza), Del siglo VII es el carrito de Burg-in-Sprewald (Alemania).

Según G. Childe (20), los calderos de ruedas de los túmulos principescos de Milavec, Peckite y Skallerup, pertenecen a la edad del bronce D (Montelius III, 1300-1200). Las ruedas del tamaño natural sólo se conservan desde el comienzo de la primera edad del hierro o final de la de bronce (Período F, 1200-1000). Pertenecen a carros fúnebres o vehículos rituales; son ruedas fundidas, de bronce, de una pieza, procedentes de cuatro sitios de Francia, uno de Suiza, dos de Hungría y dos de Alemania. Cada carro de estos llevaba cuatro ruedas. En cinco carros las ruedas son de cuatro radios; en cuatro, de cinco, y en uno, de seis.

---

(17) H. Bossert, *op. cit.* 136-137; E. Gjerstad, *The Swedish Cyprus Expedition*, II, CCXXXIV; Idem III, Pl. CXVI.

(18) J. Dechelette, *op. cit.* 288 ss.; J. Cabré, *op. cit.* fig. 18; Idem en *AEAA*, 1, 1925, figs. 22, 92.

(19) A. Blanco, en *AEArq.* 88, 1959, 235-244.

(20) G. Childe, *The first waggons and carts, from the Tigris to the Severn*, 1951, Separata.

Con el pleno Hallstatt (hacia 750) se sustituye la incineración por la inhumación y la carrería por caballerías, pero los enterramientos de jefes siguen haciéndose en carros. Con la época romana se multiplican los radios, generalmente ocho, e incluso mayor número, la construcción del carro romano, y la estructura de la rueda es diferente del de Mérida o Cabeza de Buey. El carro romano de cuatro ruedas es alto y corto de caja (la longitud apenas excede a la suma de los diámetros de las ruedas laterales). Las ruedas son de gran diámetro y las laterales casi se tocan. El suelo de la caja descansa sobre un sistema distinto del de Mérida o Cabeza de Buey.

El representado en la pátera de la Ninfa Umeritana (21) es un típico carro romano y es gemelo de los esculpidos en los relieves de las Gallias, Germania, o en los de cualquier lugar del Imperio Romano (22). El carro de Mérida, en la estructura general se asemeja a los carros etruscos de los siglos VII-VI a.C. De ruedas bajas y distantes las laterales (23).

El carro votivo de Costa Figueira, fechado por M. Cardozo entre los siglos IV y II a.C., es igualmente largo y bajo (24). Esta fecha es tal vez la más reciente que se puede asignar, por el tipo de rueda, al carro de Cabeza de Buey, que acusa, igualmente que el de Mérida, una rueda cuyos prototipos los ha suministrado el mundo mediterráneo. La fecha que se puede deducir del estudio de la rueda son los siglos VI-V a.C. (25).

Tal vez por ese fenómeno de conservadurismo, que aparece frecuentemente en la Península en muchísimas ocasiones, la fecha puede ser bastante posterior. Las últimas investigaciones sobre vasos de bronce hallados en la Península, tienden a admitir, como mera hipótesis de trabajo, la posibilidad, que ya había insinuado P. Jacobsthal, de que estas piezas del siglo VI a.C. estuvieran fabricadas en España (26). J. Maluquer cree que la fecha de los bronce estudiados por M. Cardozo, que pertenecían a los siglos IV-III, según el sabio portugués puede ser algo anterior (27). El

---

(21) A. García y Bellido, *Esculturas romanas de España y Portugal*, 467,ss.

(22) E. Esperandieu, *Recueil Général des Bas-reliefs, Statues et Bustes de la Gaule Romaine*, 4, 293, 618, 857, 2.325, 2.339, 2.862, 2.700, 3.232, 3.245, 3.030, 4.043, 4.157, 4.321, 5.192, 5.266, 5.268, 5.499, 5.201, 7.685, 7.725, 7.749, 6.079, 3.522; Idem, *Germania*, 4.041.

(23) Pareti, *op. cit.* Tav. XXXI, XXXIII.

(24) M. Cardozo, en *op. cit.*, figs. 1-2, 1-28.

(25) E. Cuadrado, en *CASE*, IV, 1948, 267-287; Idem, *Excavaciones en el Santuario ibérico del Cigarralejo (Muía), Murcia*, 109-125.

(26) A. Blanco, *op. cit.*, 244.

(27) J. Maluquer de Motes, en *Revista de Guimarães*, LXII, 15.

carro de Mérida y el de Cabeza de Buey, podían ser de esta época, más o menos contemporáneos del vaso de Valdegamas.

Las mazas del bronce que se estudia están formadas de un tubo largo y consistente, de 6 a 5 cm. de longitud, fundidas con las restantes piezas de la rueda. En las extremidades lleva rodetes, como el carro de Judenburg.

Según el citado sabio francés, esta longitud notable de las mazas es característica de la rueda de bronce de la Prehistoria y Protohistoria, tanto en los grandes carros de combate como en los votivos. Efectivamente, una prolongación de las mazas hacia fuera presentan las ruedas de los carros de Trundholm, Judenburg Bourg-sur-Sprec, Cortailod, Stade, Burg-in-Sprewald,, Milavec, Srettweg, el representado en la sítula de Watsch, todos los etruscos arcaicos y los chipriotas del siglo VIII a.C.

El carro de Monteleone (siglo VI a.C.), que representa a Helios conduciendo el carro solar, presenta igualmente un gran saliente hacia fuera de las mazas (28). Las mazas de las ruedas romanas son chatas. Como insinúa E. Cuadrado, la prolongación de las mazas hacia fuera no es argumento suficiente para pensar en un influjo venido de Europa en la rueda del carro de Mérida, pues estas prolongaciones también se dan en todos los carros etruscos arcaicos (29), que indudablemente tienen los prototipos en el mundo mediterráneo. El carro de Cabeza de Buey lleva unas ruedas cuyas prolongaciones hacia fuera son mucho menores y tal vez este hecho indique una fecha más próxima al cambio de era.

Los radios se insertan en el carro de Mérida no en las extremidades internas de las mazas, como en los romanos, en los de la Edad Media, o en los de la edad del Hierro, sino en la mitad de ellas, con lo que la capa queda muy poco separada.

El hecho de que los radios no se inserten directamente en las mazas, sino en una placa redonda que descansa directamente sobre ella, como se ve en el carro de Larnaca, es un motivo para pensar en un origen mediterráneo para el carro de Mérida.

El diámetro de los ejes es de 7 milímetros, terminando en un cuadrado, que se acopla al marco, sobre el que descansa la caja. Los ejes

---

(28) A. della Seta, *Italia Antica*, figs. 317, 289; G. Richter, *Handbook of the Etruscan Collection*, figs. 58, 26; P. Rus, *Die Etruskische Kunst*, fig. 34; P. Ducati - G. Giglioli, *Arte Etrusca*, fig. 34; P. Ducati, *Storia dell'Arte Etrusca*, Tavs. 108, 286.

(29) U. Tarchi, *L'Arte Etrusco - Romana nell'Umbria e nella Sabina*. Tavs LXXXI-LXXXII.



no atraviesan totalmente el ancho de ésta, sino que hay cuatro ejes correspondientes a las cuatro ruedas. La caja del carro, como se indicó, descansa sobre un marco, que se eleva 5 cm. del suelo; se encuentra, por lo tanto, casi a la altura de las mazas; el carrito de Mérida es realmente bajo, como lo son el de Trundholm, Judenburg y los etruscos arcaicos. (30). El de Cabeza de Buey es igualmente bajo. La caja en el de Mérida es de forma rectangular y de dimensiones 28 x 105 x 2'5 centímetros. Lleva un marco fundido a ella, que es suficientemente consistente para sostener el grupo cinagético.

Según R. Forret, la longitud de la caja es 28 cm.; corresponde casi al pie frigio, de 27'75 cm. o al itálico, de 27'5 cm., y no al pie romano de 29'57 cm., hecho que induce a admitir influencias mediterráneas, traídas por fenicios en esta pieza. En cuanto al peso total del bronce, contando con el deterioro que alguna de sus partes ha sufrido, alcanzaría 3'900 Kg. de peso, que corresponde a diez minas cartaginesas de 392 gr. El sabio francés deduce de este hecho que la época de fundición del carrito de Mérida corresponde a los últimos siglos del cambio de era, en un período en que el sistema numerario cartaginés y la técnica de este pueblo, estuvieran en vigor entre los pueblos hispánicos.

A corta distancia de los bordes y paralelos a ellos, diminutos circulitos estampados adornan la caja, haciendo juego con los representados sobre el jinete y el caballo. En la parte posterior del carro cuelgan, mediante una cadena de tres eslabones de cinco anillos, fundidos con la caja en un bloque, otros tantos cencerros, de los que sólo se conservan dos. El carrito de Cabeza de Buey llevaba otros dos, hoy perdidos, igual que las cadenas de donde colgaban; la presencia de dos anillas en la parte anterior, es un indicio para sospecharlo. Los cencerros difieren en su estructura, canto de los modernos como de los romanos; tampoco son como los que llevan los caballos de Liria. (31). No se asemejan a los hallados en bronce en el poblado ibérico de la Bastida de les Alcuses (Valencia). (32). Los hallados en Las Baleares, salvo uno, tampoco

---

(30) Pareti, *op. cit.*, XXXIII; C. Densmore, *Memories of the American Academy in Roma*, V, 292.

(31) E. Cuadrado, *Excavaciones en el Santuario ibérico del Cigarralejo*, figura 28; *CVH Liria*, figs. 21, 119, 122.

(32) D. Fletcher, *La edad del hierro en el Levante español*, Madrid, 1954, figura 9.

son parecidos. (33). Los cencerros del carro de Mérida tienen una forma de las más primitivas, lo que cuadra bien con la fecha que damos a este bronce. En cambio, se asemejan bastante a los que llevan, también en el cuello, la cuádriga de un carro hallado en Chipre. (34). Tal vez el llevar cencerros los caballos lo imitaron íberos de los fenicios. Paralelos en España a la pieza de Mérida no se conocen, salvo la de Cabeza de Buey, que aunque con una escena totalmente diversa está en la misma dirección. Las ruedas y la estructura de ambos carros son totalmente diferentes de todas las restantes halladas en la Península. Estos dos exvotos pertenecen al área celta de la Península. Se emparentan, más bien que con exvotos ibéricos, con diversas piezas procedentes del oeste peninsular, carro del Museo de Guimarães, bronce de Castelo-do-Moreira, exvoto del Instituto de Valencia de D. Juan, Madrid, todos los cuales representan escenas completas, procesiones, actos de sacrificios, cultos, cacerías; los exvotos ibéricos, por el contrario, son de tipo personal, recuerdo de una curación o favor especial alcanzado o deseado, de la divinidad. Estos últimos exvotos son análogos a los de los santuarios griegos, sicilianos y a los etruscos. (35). Los dos bronce extremeños, como las losas sepulcrales de esta zona, nos llevan a un pueblo de filiación centro-europea. Ya Bosch Gimpera notó, al estudiar el bronce de Almorchón, la diferencia de estos dos carros votivos con los exvotos ibéricos y su parentesco con algunas piezas procedentes de Austria (36). Sin embargo, algunos elementos de estos exvotos acusan influencia mediterránea, sin duda debida al influjo púnico. Muchos exvotos ibéricos representan guerreros con escudo y lanza; todavía no se ha hallado ninguno sobre carro; en cambio, en exvotos procedentes de la zona europea, no mediterránea, sobre carros votivos (Strettweg), hay jinetes con lanza en la misma actitud que el jinete de Almorchón.

*Grupo Ecuestre.* El jinete es un hombre joven, vigoroso e imberbe. De cráneo braquicéfalo, nariz puntiaguda, mentón huidizo y rostro lleno. Lleva casco profundamente calado, pieza que, confeccionada con cuero, usaban los lusitanos (Str. III, 154), dejando sólo descubiertas las patillas y las orejas.

---

(33) A. Vives y Escudero, *Estudios de Arqueología Cartaginesa*, Lám. XVI, números 1-3.

(34) E. Gjerstad, *op. cit.*, II, Pl. CCXXXIV, 5.

(35) J. Maluquer de Motes, en *Revista de Guimarães*, LXII, 1952, 13-15, de la separata.

(36) P. Bosch Gimpera, *op. cit.*, 512 s.

El bronzista ha logrado magníficamente, con la postura del jinete y la actitud del caballo, producir la sensación de carrera. Aquel se encuentra inclinado sobre el cuello del animal, levantado de la silla, con las piernas recogidas; el brazo derecho echado hacia atrás, para sentar un golpe a la fiera, y el izquierdo a la altura de las orejas del caballo, que las tiene echadas hacia adelante y se encuentra, como el perro y el jabalí, estirado, en la actitud propia de la carrera. El grupo tiene una gran viveza y movimiento. El jinete viste túnica de media manga, bien ajustada al cuerpo, cruzada en el pecho y espaldas por dos cintas en forma de aspa, como aparece en otras piezas del Levante ibérico (37); lleva los pies desnudos, como el jinete de la pátera de Tivisa (38) y las piernas con polainas, distintas de las que calzan los hombres en Liria (39). Estas y la túnica están bordadas con circulitos. El cinturón ciñe apretadamente la cintura, como es frecuente en los exvotos ibéricos. (40). La lanza y las bridas probablemente se han añadido modernamente.

El caballo tiene el cuello erguido, la crin recortada y la boca entreabierta, los ojos son grandes y señalados con profundas incisiones. Del labio inferior cuelga un cencerro, gemelo de los suspendidos en el carro; los caballos del Levante lo llevaban en la garganta, como se observa en los pintados en la cerámica de Liria (41). En el bronce de Mérida este objeto no tenía ningún significado religioso en el animal, sino que era un simple motivo decorativo. El caballo de Cabeza de Buey no le llevaba. La silla no es una montura propiamente, sino una ligera gualdrapa, al igual que las que llevan los caballos del Cigarralejo (42). Este tipo de montura, exacto al "epiphion" de los griegos, seguramente es anterior a la silla, propiamente tal, que aparece en los caballos de Liria, en el jinete de Palencia y en piezas que indiscutiblemente son de época romana, como el caballito del Paso de Bridas, del Museo Arqueológico Nacional (43).

---

(37) F. Álvarez Ossorio, *op. cit.*, CLXIII; *CVH Liria*, fig. 20, 37.

(38) J. Serra Ráfols, en *Ampurias*, III, 1941. Láms. V-VI, figs. 3, 26.

(39) *CVH, Liria*, figs. 43, 57.

(40) F. Álvarez-Ossorio, *op. cit.*, XXXVIII-XL; CXVII.

(41) E. Cuadrado, *Excavaciones en el Santuario ibérico del Cigarralejo*, figura 26; *CVH Liria*, 119, 122.

(42) E. Cuadrado, *Excavaciones en el Santuario ibérico del Cigarralejo*, figuras 15-17, 110-118.

(43) A. García y Bellido, *Esculturas romanas de España y Portugal*, 488; para la cronología de Liria, que también parece ser ciudad prerromana ver *CVH, Liria*, XXX-XXXIV

El hecho de llevar gualdrapa el caballo es un indicio de ser la pieza prerromana; se usaban en la Península lo menos desde finales del siglo V a.C., fecha en que existía ya el santuario ibérico del Cigarralejo; en esa fecha P. Jacobsthal ha fechado un Schnabelkannen recogido en una tumba (44). La silla de Mérida, como la del Cigarralejo, carecen de estribos y baticola y tiene pretal; la baticola aparece siempre en las piezas romanas, al igual que en el Cigarralejo, los bordes de la montura van bordados, aunque con adornos más pobres, con circulitos, seguramente son una alusión solar, como la roseta clavada en el pecho del caballo.

La cabeza es sumamente sencilla, carece de guardanuca y alas, piezas que aparecen frecuentemente en las cabezas de los caballos del Cigarralejo, en los de Liria, en el carrito de Cabeza de Buey y en los representados sobre las monedas ibéricas, arrastra hasta el suelo y no desciende pegado al cuerpo, sino que se arquea, adquiriendo el animal una gran vistosidad. Los artistas hispánicos trabajan con especial esmero la cola de sus caballos, seguramente porque en la realidad esta parte era objeto de especial atención. Las cerdas se representan por un sistema de rayas convergentes y paralelas, en forma de espiga, lo que da sensación de tenerlas trenzadas. En la punta, las cerdas caen verticales. La crin, indicada igualmente por un sistema de rayas paralelas, hace juego con la cola. Es muy poblada y abundante, de borde convexo, arranca en la nuca y muere en la cruz. Un mechón de pelo cae entre las orejas, como es corriente en los caballos del Cigarralejo (45).

El perro produce bien la sensación de fatiga, con las orejas vueltas y la boca entreabierta. Los ojos no tienen la vida de los del caballo, que en los momentos del cansancio le brillan con una viveza especial. Lleva collar y marcha a poca distancia del jabalí, no en actitud de morder, como podría esperarse de la corta distancia que les separa, sino jadeante, como después de haber perseguido largo tiempo a la presa. La cola la lleva vuelta hacia arriba. La clase de perro representada es probablemente la de caza; las patas más bien son altas, como las de los perros pintados sobre la cerámica de Liria, que por la gran altura de sus patas y la delgadez del cuerpo parecen enteramente galgos (46).

En el lado derecho del caballo dos aberturas cuadradas de un

---

(44) E. Cuadrado, en *APL*, III, 1952, figs. 3-4, 124 s.

(45) E. Cuadrado, *Excavaciones en el Santuario ibérico del Cigarralejo*, 143-146.

(46) *CVH*, Liria, 123.

centímetro, distantes entre sí 6'5 cm., son un indicio de que los canes acompañantes eran dos. El desaparecido no figura en la reproducción de Lafuente, ni nunca se hace alusión a él; no debió conservarse. Los dos perros y el caballo se fijan a la caja del carro por las patas, unidas dos a dos.

El jabalí, de 11 cm. de longitud y 5 de altura, marcha el primero. Produce, con la lengua fuera y la boca entreabierta, la misma sensación de cansancio que el perro. Los ojos están señalados por incisiones profundas. Las cerdas las tiene bien marcadas, al igual que sus congéneres de la pátera de Tivisa, con rayas paralelas, haciendo juego con el adorno de las polainas del jinete, que tal vez estarían confeccionadas con la piel de este animal. La cola no la lleva ensortijada, como es frecuente en los individuos de su especie, sino estirada. La parte anterior del carro se halla deteriorada, por lo que la fijación del jabalí a la caja ha desaparecido; sin embargo, la existencia de dos agujeros cuadrados no permiten duda alguna de la primitiva postura del animal. Como indica A. García y Bellido, las esculturas son torpes de factura, pero expresivas y con un notable concepto del bulto redondo.

No se puede dudar que el carro de Mérida y el de Cabeza de Buey sean objetos votivos consagrados al sol. Los carros votivos, ya desde la prehistoria, tienen este carácter frecuentemente. Incluso en el mundo judío, los carros sagrados se les interpreta unánimemente en este sentido y en las Sagradas Escrituras se asocian al caballo, animal consagrado al sol.

Por otra parte, ningún carro votivo existe con un grupo cinegético. En el carro de Strettweg (47), la presencia del ciervo se puede explicar por estar este animal en la religión germánica consagrado al sol y ser un sustituto del caballo (48).

El tema, la caza de un jabalí, podía indicar que el objeto, además de estar consagrado al sol, tenía un carácter funerario, ya que este astro se relaciona frecuentemente con la inmortalidad (49). F. Benoit ya lanzó la hipótesis de una significación funeraria para

---

(47) M. Hoernes, *Urgeschichte der Bildenden Kunst in Europa*, Viena 1925 507, 2.

(48) Almgrew, *Nordische Felszeichnungen als religiöse Urkunden*, 100-101, Bing, Mannus, X, 171; Idem, *Der Sonnenwagen von Trundholm*, 10 ss.; J. Dechelette, *op. cit.*, 314; P. Lambrechts, *Contribution à l'étude des divinités celtiques*, 73.

(49) Sobre la significación del sol ver M. Eliade, *Tratado de Historia de las Religiones*, 117-141.

el bronce de Mérida (50), opinión que ya había insinuado Forret (51). La caza del jabalí es particularmente una composición típicamente funeraria, en todos los pueblos del Mundo Antiguo. Este animal, aislado, se vincula muchas veces a creencias de ultratumba. Baste citar uno de los relieves de la tumba de las Harpías, el sarcófago de Clazomene, la lápida sepulcral, hoy en el Museo de Estambul (52) y otro relieve publicado por Malten (53). En las lápidas funerarias de Capua, hoy en el Museo Nacional de Nápoles, este animal está esculpido en la parte superior de ellas. F. Cumont ha estudiado el simbolismo funerario de este tema, la caza del jabalí, apoyándose en lápidas romanas; composiciones de este tipo, con este mismo carácter, también se encuentran en el mundo griego (54). Las piezas presentadas por F. Cumont son de muy distinta procedencia, pueblo y época. Este hecho probaría una pervivencia del tema, expresando siempre el mismo concepto. El jinete, ayudado de su perro y muchas veces de un criado, se representa lo mismo en el mundo persa, estela de Tshaoush-Kewi, que en Retia, Asia Menor o en los sarcófagos cristianos del siglo VI, donde, junto a la faz de Cristo, los marmolistas han esculpido la caza de esta fiera (55). Este género de composición es un tema conocido igualmente en las Galias (56), que ha suministrado una de las pruebas más fuertes de ser el jabalí un animal funerario (57). Se trata de los restos de un monumento sepulcral, del que sólo se conservan cuatro esculturas de jabalíes y dos de leones, sentados, haciendo guardia al muerto. En algunos momentos sepulcrales el carácter funerario es más acentuado por haber una cabeza cortada, una gorgona, el retrato del difundo o una serpiente junto al jabalí (58). Estas piezas u otras que también se pueden aducir, sin duda han inspirado a F. Benoit la idea de ver en este animal un símbolo de

---

(50) F. Benoit, en *Préhistoire*, X, 193; Idem *L'Héroïsation Equestre*, 80.

(51) R. Forret. en *op. cit.*, 116 y 118.

(52) R. Rus, *The Attic Reliefs of the Classical Period*, fig. 33, 75-76.

(53) Malten, en *Jahrb*, XXIX, 1914, Abb. 13. 220.

(54) Gonze, *Die Attischen Grabreliefs*, Taf. CDXLIX.

(55) F. Cumont, *Recherches sur le symbolisme funéraire des Romains*, Pl. XLIV. 2, 436; fig. 92, 444 ss.; figs. 95-96, 453.

(56) E. Esperandieu, *Recueil Général des Bas-reliefs, Statues et Bustes de la Gaule Romaine*, 133. 267, 268, 1.648. 2.747.

(57) E. Esperandieu, *Recueil Général...*, 6.003.

(58) F. Benoit, *L'Héroïsation Equestre*, Pl. IX, 1. Pl. XXI. 2-3; A. García y Bellido, *Esculturas romanas de España y Portugal*, Lám. 346, 306.

la muerte (59). El sabio francés ha escrito con gran acierto: "Jabalí y león son bestias infernales. Si el segundo tiene detrás de sí una larga tradición oriental, que pervive en el arte greco-etrusco, el jabalí tiene el mismo valor en las escenas de caza de la época aqueménida y será en las provincias itálicas el animal infernal por excelencia (60). De España, A. García y Bellido ha publicado varias láminas con el tema de la caza de esta fiera (61). Tal vez alguna de estas láminas con escenas de caza de jabalíes, señalan tumbas de ibéricos o fueron hechas por artistas de este pueblo, puesto que en una el escudo que lleva el jinete es una *caetra*, usada por los ibéricos en los siglos II-I a.C.; en otra hay grabada, al parecer, una letra ibérica, hecho no extraño, pues una lápida romana presenta una inscripción ibérica (62). Por otra parte, F. Cumont señaló el significado funerario que los carros presentan, de por sí frecuentemente (63). También Gordon Child reconoce el carácter funerario que muchas veces presentan los carros, ya que según el sabio Inglés los carros grandes, de los que los votivos son un trasunto, servían para transportar los restos de algún jefe importante. En los santuarios ibéricos los exvotos de jabalíes son excepcionales; una de las piezas es un amuleto, ya que lleva anillos de suspensión (64). F. Benoit recientemente ha publicado unas fíbulas hispánicas de la Tène, en las que el jabalí tiene originariamente un carácter funerario segura, pues debajo de la cabeza de la fiera hay una cabeza cortada, cuyo carácter infernal es claro y admitido por todos los investigadores (65). En la *phiale* de Tivisa los jabalíes es casi seguro que tienen un carácter funerario. En la Península se conoce una divinidad, Endovellico, cuyo carácter de dios infernal es seguro, unido a jabalíes (66). Entre las ruinas de Numancia se ha encontrado un cerdo o un jabalí de cerámica; ignoramos qué fina-

---

(59) F. Benoit, en *Préhistoire*, X, 193.

(60) F. Benoit, *L'Héroïsation Equestre*, 57.

(61) A. García y Bellido, *Esculturas romanas de España y Portugal*, 306-307, 365, 370, 375.

(62) A. García y Bellido, *Esculturas romanas de España y Portugal*, 372.

(63) F. Cumont, *Lux Perpetua*, 289-293; sobre la caza como factor educativo y sobre su significado funerario entre los romanos ver: J. Aymard, *Essai sur les chasses romaines des origines a la fin du siècle des Antonins*, 297, 323, 513-522, 574-575.

(64) F. Álvarez-Ossorio, *op. cit.*, CXLII.

(65) F. Benoit, en *Ogam*, 35 1954, Pl. IX, 4.

(66) J. Lambrino, en *Bulletin de Études Portugaises*, 1952, 120-129, figuras 10-11, 13.

lidad podía tener el animal; tal vez fuera un simple objeto decorativo (67). En la necrópolis de Archena ha aparecido un vaso funerario, que representa la persecución de dos jabalíes por dos jinetes, apoyados por tres hombres a pie; otros cuatro han sido víctimas de las acometidas de las fieras y yacen por el suelo. La pieza, según L. Pericot, es del siglo V a.C., contemporánea, poco más o menos, del bronce de Mérida (68). Tal vez sea más seguro interpretar la composición del vaso de Archena como una escena de caza, con carácter funerario, que como un tema de guerra, pues uno de los jabalíes huye con una lanza clavada y composiciones similares, con los cazadores a pie, se encuentran en el mundo clásico, vaso François, etc. (69).

En el Ashmolean Museum de Oxford se guarda un fragmento de cista, probablemente ibérica, en que el artista ha pintado una escena de cacería; esta vez no persigue el jinete a un jabalí, sino a una cabra montes (70).

En la urna de Peal de Becerro las pinturas representaban diversos animales salvajes (71).

En España existe un tipo de monumentos poco o nada influenciado por la plástica mediterránea, que representan bóvidos o cerdos (72). Aunque se ha intentado ver en ellos monumentos funerarios, la tesis más aceptable es la que los refiere a cultos locales vinculados a la ganadería (73).

A. Álvarez de Miranda encuentra la hipótesis del carácter funerario del bronce de Mérida defendible, aunque no se inclina a ella. De todos modos hay que tener muy presente que la mayoría de las veces las divinidades de la fertilidad telúrico-vegetal se convierten también en divinidades funerarias (74). No es de extrañar que temas que son generalmente funerarios, aparezcan en exvotos con carácter agrario.

El argumento más fuerte contra esta tesis lo suministran los cencerros colgados en el carro.

---

(67) A. García Y Bellido, *Ars Hispaniae*, 323.

(68) A. García Y Bellido, *Ars Hispaniae*, fig. 313; Idem *Historia de España. España prerromana*, fig. 565; M. Gómez Moreno, *op. cit.*, fig. 2, 261.

(69) Lane, *Greek Pottery*, fig. 36.

(70) A. Blanco, en *AEArq*, XXIII, 1950, 199-203; Idem en *CASE VI*, 199 s.

(71) A. García y Bellido, *Ars Hispaniae*, fig. 301.

(72) J. Ramón y Fernández, en *Ampurias*, XII, 1950, 55-72.

(73) A. Álvarez de Miranda, en *Archivos hispanoamericanos de Historia de la Medicina*, V, 1952, 324.

(74) M. Eliade, *op. cit.*, 331-333.



Se conocen en la antigüedad diversos carros votivos de los que cuelgan un trozo de cadena con varios eslabones o distintos objetos, cuya finalidad era hacer ruido al moverse el vehículo; estos carros son un fiel trasunto de otros mayores que se sacarían en procesión para impetrar la lluvia.

En este aspecto la pieza más significativa es el carrito votivo de Crannon en Tesalia, del que se conservan varias reproducciones en monedas. Consiste el objeto en un recipiente montado sobre un carro con dos cuervos en los extremos, que al moverse el vehículo golpeaban la vasija (75). Sobre esta pieza escribe un escritor de la época helenística, Antígono de Caristia, que en tiempo de sequía se sacaba en procesión y llovía en seguida:

"En Kranón de Tesalia se dice que hay sólo dos cuervos. Por lo cual en los documentos públicos el distintivo de la ciudad que en ellos se inscribe (ya que hay la costumbre de añadirseles al margen a todos), consiste en dos cuervos dibujados, sobre un carro de bronce, ya que jamás se les ve en número mayor que éste. Y el carro se pone allí, al lado, por una razón análoga. En verdad que también ello podrá parecer extraño. Trátase para ellos de un bronce votivo, que cuando hay sequía ponen en movimiento, imploran lluvia; y creen que se produce ésta. Y Teopompo refiere algo aún más particular que esto; dice que los cuervos permanecen en Kranón hasta el tiempo preciso en que sacan del cascarón sus polluelos. Esto hecho, abandonan sus crías y se van. En Ecbatana y entre los Persas, narra Ktesias algún caso que se asemeja a estos. Pero como quiera que él dice muchas mentiras, dejamos esto; y en efecto, parecía monstruoso. Mirtilo, el lesbio, dice que en la montaña Lepetino existe un santuario de Apolo y una capilla a los héroes, en la cual, como en Kranón, sólo hay dos cuervos, abundando éstos en la comarca aledaña". (Hist. Mirab., XV).

Furtwaengler opina que el recipiente iba lleno de agua, pero Hoernes y Forret creen que iba vacío, para que resonasen los picotazos de los metálicos cuervos sobre él (76). La importancia de este testimonio es grande; es un indicio de que los carros votivos, con recipientes y con objetos para golpearlos, se relacionan con petición al sol de lluvia, elemento fundamental tanto para la agricultura como para la caza.

Los carros que llevan vasijas son numerosos; su forma indica

---

(75) R. Forret, *op. cit.*, I, fig. 16, número 3; fig. 24, números 3-5,

(76) R. Forret, *op. cit.*, 108,

bien claramente que se trata de un recipiente para contener agua y no para quemar perfumes, como el carrito votivo de Larnaca. Existen nueve carros votivos con recipientes para el agua: Skallerup (Dinamarca), Milavec (Bohemia), Szaszvarossek (Bohemia), Ystad (Suecia), Roma, Krannon (Tessalia), Strettweg (Austria), Stade (Hamburgo),

En el carro de Skallerup, de la boca del recipiente cuelgan unas láminas de metal, que le golpeaban al moverse. Exactamente lo mismo ocurría en el carrito de Strettweg, en el que el recipiente era levantado en alto por la diosa. En uno de los carros votivos encontrados en Roma (77), una cadena de tres eslabones cuelga, al igual que en el bronce de Mérida, del lado posterior del vehículo; en este ejemplar el carácter agrícola que presentan todos estos ejemplares, que llevan diversos objetos para meter ruido, aparece más claro, por representarse en él a un hombre en una faena típicamente agrícola, como es el arar la tierra; una escena de labranza de la tierra se observa igualmente sobre un carrito etrusco arcaico (hallado en Bisenzio) (Fig. 13), que lleva una vasija rodeada de muchos objetos colgantes, que necesariamente golpeaban el recipiente al ponerse en movimiento el vehículo (78). En un carro hallado en Campania, los discos están superpuestos; encima de ellos hay diversas figuras humanas y de animales; del pico de los patos cuelgan anillas; del disco superior ocho cadenas que terminan en bolsas; en el centro del disco inferior, un hombre conduce una pareja de bueyes (Fig. 14) (79). En la pieza de Gross-Perschnitz, Silesia, la cadena cuelga del pico de un cisne, animal que por su género de vida se vincula estrechamente al agua (80). En cambio, los carros que llevan recipiente sin objetos colgantes, podían emplearse simplemente para llevar el agua lustral (81). La fertilización de los campos por los carros sagrados, de los que estos carros votivos serían un trasunto, es un fenómeno observado en todas las épocas (82). Los dos carros ibéricos estaban consagrados al sol con un carácter especialmente agrícola, por la presencia de los cencerros. En el carro del Cigarralejo, seguramente el elemento verda-

---

(77) R. Forret, *op. cit.* fig. 16, 5.

(78) P. Rus; *Die Etruskische Kunst*, Abb. 7.

(79) M. Hoernes, *op. cit.* pág. 499.

(80) R. Forret, *op. cit.* fig. 17, 4.

(81) Kossack, *Studien zum Symbolgehalt der Urnenfelder und Hallstattzeit in Mitteleuropa*, 1954, Tai. 4, 6-7.

(82) E. Halm, *Demeter und Baubo*, 30 s.

deramente interesante no es el carro, ni siquiera el conjunto de carro y caballos, sino los dos équidos. Algún oferente, en vez de entregar al santuario exvotos de caballos solos, ofreció un exvoto de caballos arrastrando un carro. Los restantes cuatro carros hallados en los santuarios de Levante, tal vez sean carros de guerra, como tales se han interpretado comúnmente (83). Los carros de guerra de Chipre, del siglo VIII a.C., son de ruedas macizas; en estas piezas chipriotas no hay duda de su utilización, pues los guerreros van encima de ellos con escudos y puñales; las paredes de la caja, en los carros ibéricos, no son muy altas, como en los chipriotas, sino bajas; quizá este hecho indique otro empleo: transportes, viajes, etcétera. De todos modos son exvotos comunes y en ellos no se ve alusión a cultos solares, agrarios, etc. El carro de Guimarães seguramente está consagrado al culto al toro. A. Álvarez de Miranda ve en esta pieza y en el bronce votivo del Instituto de Valencia de Don Juan y en su hermano, el bronce hallado en Castelo-do-Moreira, una confirmación del lacónico texto de Diodoro (IV, 18), que habla de la sacralidad de los bóvidos en España. La divinidad a la que se venera es representada como altar.

No es probable que la escena de caza en la pieza de Mérida se relacione con el mito de Meleagro, como insinúa R. Forret; ni tampoco es segura la interpretación del grupo propuesta por el arqueólogo de Estrasburgo, unas páginas antes (84). El sol desecando las tierras sumergidas o combatiendo los ríos desbordados; el jinete, dios solar, persigue al jabalí, imagen de la luna y de la lluvia (85). Meleagro se representa en la antigüedad como un joven, pero nunca a caballo (86).

#### *Carro de Almorchón*

Consta de un jinete y el carro. El jinete va desnudo, llevando en la cabeza un casco como el cazador del carro de Mérida. Su mano izquierda sujeta las riendas; la derecha sostiene una lanza corta, que levanta en alto, en actitud de acometer. El caballo no lleva montura y no está en la actitud propia de la carrera o marcha, sino que parece que está parado, con las cuatro patas abiertas. Los de-

---

(83) A. García y Bellido, *Historia de España, España prerromana*, 466.

(84) R. Forret, *op. cit.*, 116.

(85) R. Forret, en *op. cit.*, 121.

(86) R.E., ver *Meleagros*, cols. 446-489.

fectos en este bronce son mayores que los que ofrece el carro de Mérida. El cuello del caballo es excesivamente largo y ancho; las piernas del jinete muy cortas, con relación al cuerpo.

Los dos anillos que hay en uno de los laterales del carro son para colgar cencerros, como en el bronce de Mérida, y no para pasar una cuerda y tirar del carro, como sostuvo J. R. Mélida. De las cuatro ruedas falta una y un fragmento de otra.

El bronce del jinete es de superficie rugosa, de color amarillento-grisáceo. La patina del carro es de color bronceo-verdoso. Las dimensiones de la pieza son 0'145 m. de altura, 0'134 m. de longitud y 0'100 de anchura. El carro se conservaba en 1925 en Cabeza de Buey.

Tal vez la interpretación más segura del grupo cinegético de Mérida es explicarlo como producto del ambiente en que se fundió este bronce, sin pretender que exprese una alegoría necesariamente.

Se tendría el mismo fenómeno que en muchas pinturas de las cámaras sepulcrales etruscas, en que se representan escenas de la vida cotidiana de este pueblo y no hay que ver en ellas una relación íntima con ideas de ultratumba, ni un sentido alegórico. Es lógico que los aurigas de Olimpia ofrezcan precisamente a los dioses exvotos de caballitos, ya que de este animal dependían sus triunfos en el hipódromo (87). La pasión que todos los pueblos de la Península mostraron siempre por la caza explica suficientemente el grupo de Mérida. Sobre este carro votivo hay simplemente una escena de la vida cotidiana.

La pasión de los antiguos españoles por la caza era proverbial; la frase que en la Historia Augusta se lee para expresar la afición por ella de Zenobia es altamente significativa: "*Zenobia venata est Hispanorum cupiditate*" (88). Incluso los romanos que venían a España se contagiaban de esta afición, como Sertorio, Tullio Máximo, etcétera. (Plut, *Sertorius*, 13; *CIL* II, 2660). J. Aymard, en su reciente ensayo sobre la caza romana, sostiene que el esplendor de la caza bajo los Antoninos es obra de los emperadores españoles y que el amor del pueblo hispánico a este deporte explica la extensión que a este tema se da en las obras de Séneca y Lucano (89). Marcial afirma su gusto por la caza y con orgullo escribe que la

---

(87). E. Kunze, *Neue Meisterwerke Griechischen Kunst aus Olympia*, figuras 7-11, 7-10.

(88) A. García y Bellido, *Ars Hispaniae*, fig. 313; Idem *Historia de España*.

(89) J. Aymard, *op. cit.* 87.

fauna ibérica es más rica que la itálica. (Mart. *Epigr.*, X, 37). Como se recoge de todos los escritores, era muy variada y abundante. (Str. III, 4, 15; Mart. 1, 49, 23 ss.; Mart. X, 37; Plin. *NH.*, VIII, 117). Dada la extensión que en Hispania tenían los montes, no es de extrañar esta abundancia. (Str., II, 137; III, 157; Plin. *NH.*, III, 161). La arqueología ha confirmado plenamente estos datos suministrados por las fuentes literarias; las escenas de cacería son abundantemente representadas en distintas piezas: vasos de Liria, larnax del Ashmolean Museum de Oxford, vaso de Archena, carro de Mérida, etcétera.

El jinete del carro votivo de Cabeza de Buey, por su actitud, recuerda, más que a bronce ibéricos, que representan jinetes armados, a infantes con espada al hombro, del carro votivo, hoy en el Museo de Guimarães, y a la figura de guerrero del Cerro del Berrueco (Salamanca), estudiado por J. Maluquer (90). Sin duda los guerreros del carro votivo de Guimarães están en una escena de culto (cuyo profundo significado se escapa), probablemente igual que el jinete de Almorchón. En el bronce de Strettweg los jinetes que rodean a la Gran Diosa están en la misma actitud que el jinete de Almorchón, con la única diferencia de que éste no lleva escudo.

Entre los celtas hispánicos seguramente había escenas de culto, en las que los guerreros desempeñan un papel importante.

---

(90) J. Maluquer de Motes, en *Revista de Guimarães* LXII, pág. 7 de la separata; Idem en *Historia de España*, cit. 73.



Fig. 1.- Carro de Mérida. Museo Saint Germain-en-Laye (Cortesía de R. Lantier).

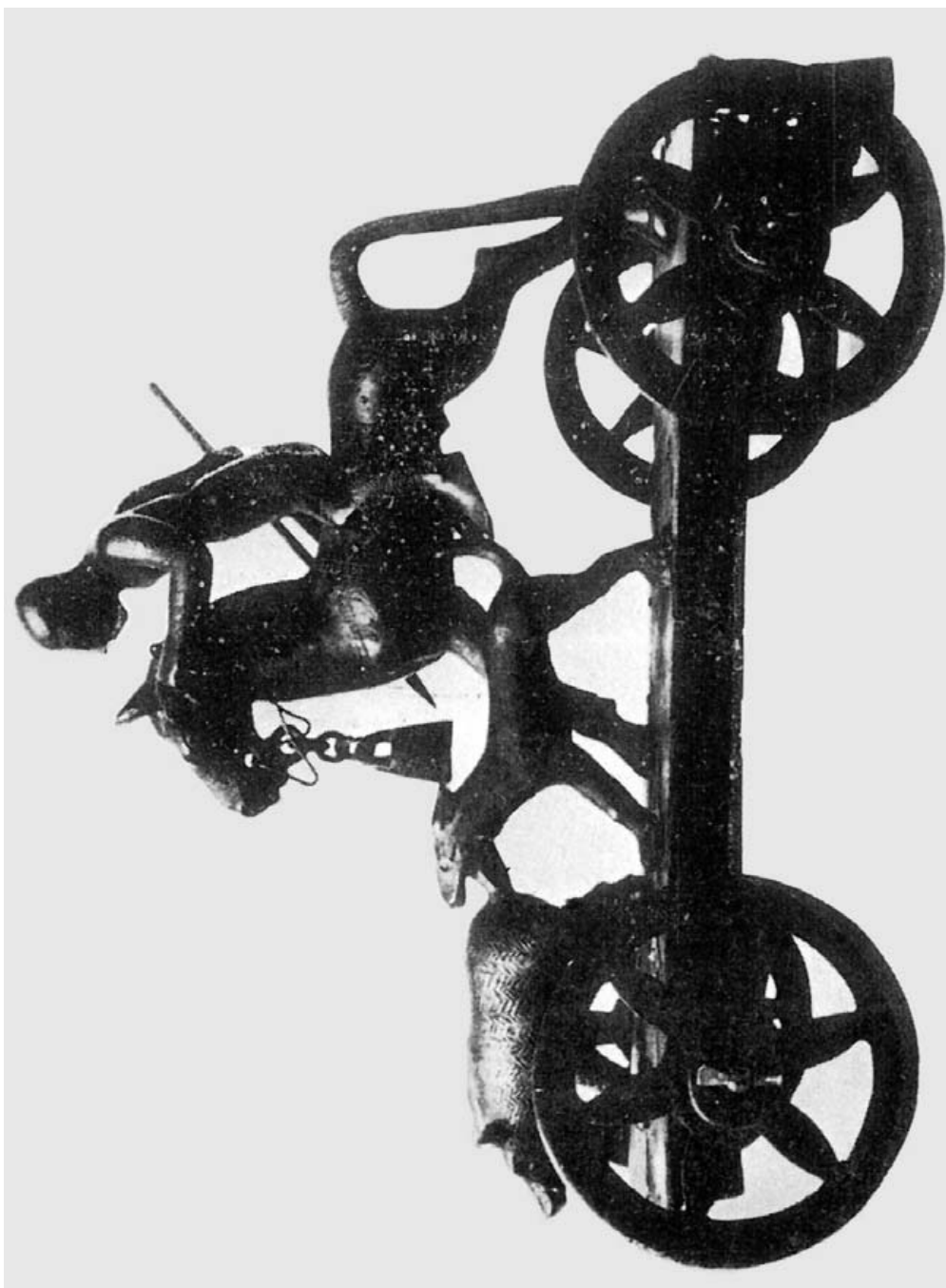


Figura 2.- Carro de Mérida. Vista lateral (Fot. Museo St. Germain).

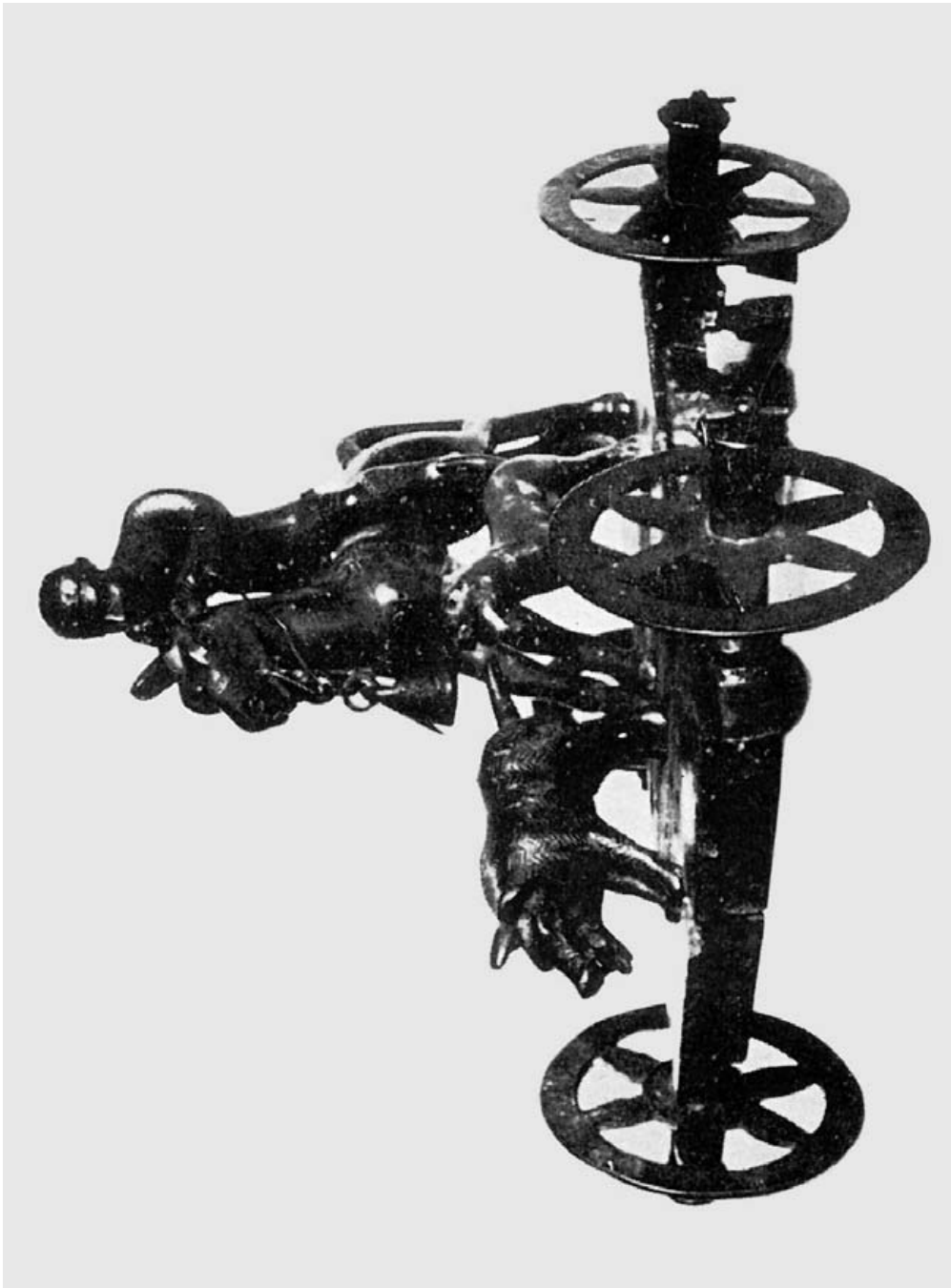


Figura 3.- Carro de Mérida (Fot. Museo St. Germain).





Figura 4.- Carro de Mérida (Fot. Museo St. Germain).

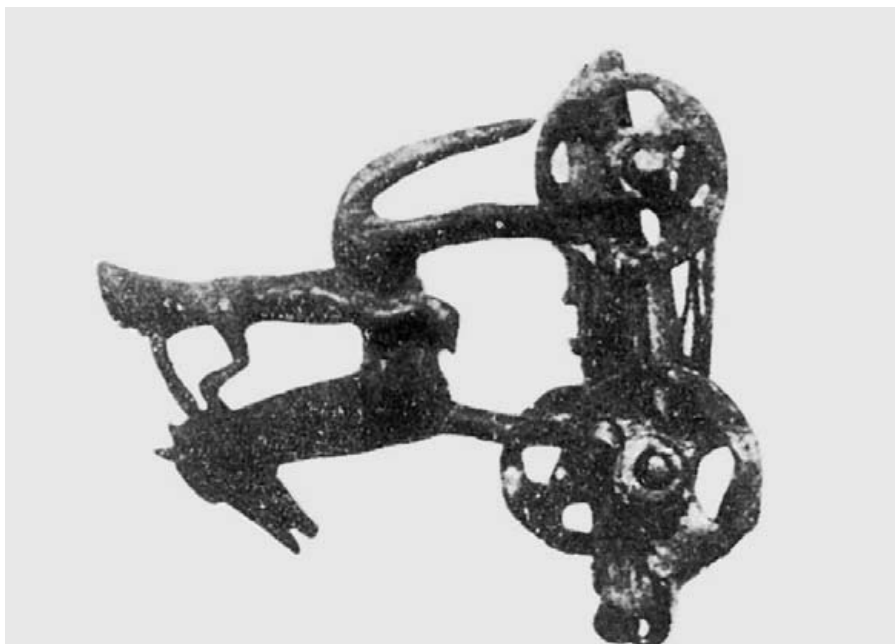


Figura 5.- Carrito de bronce de Almorchón (Según J.R. Mélida)

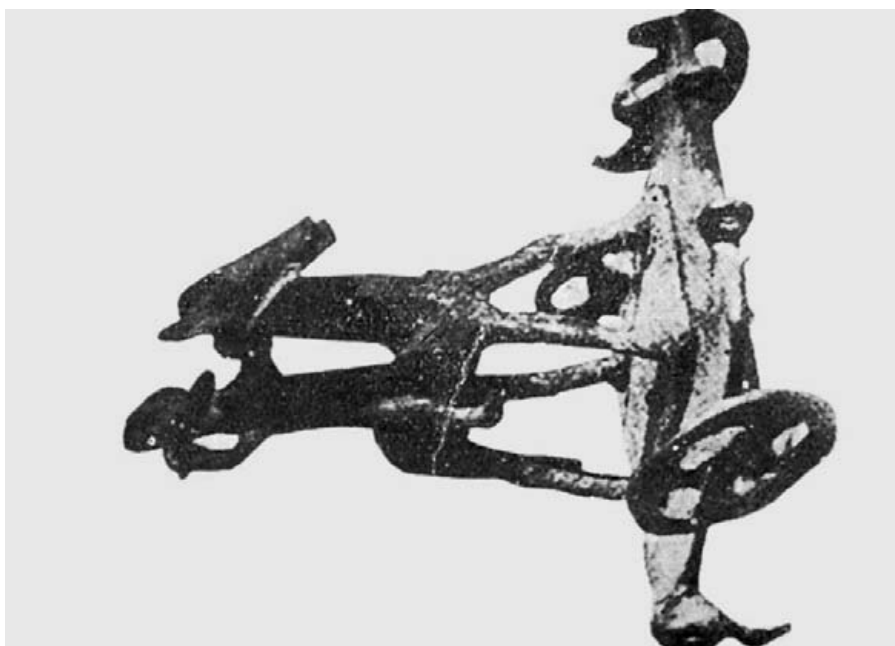


Figura 6.- Carrito de Almorchón (Según J.R. Mélida)



Figura 7.- Exvoto fenicio probablemente fabricado en Siria (Según R. Forret).



Figura 8.- Carro ibérico. Exvoto del Santuario del Cigarralejo (Fot. E. Cuadrado).

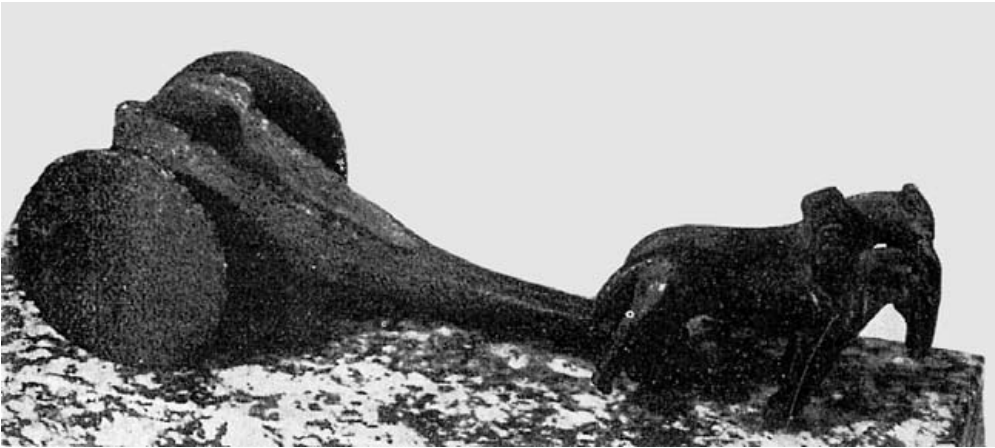


Figura 9.- Carro votivo ibérico del Santuario de Santa Elena (Foto M.A.N.)



Figura 10.- Carro etrusco del Museo de Villa Iulia (Fot. Soprint. alle Ant. del'Etr.)



Figura 11.- Carrito de terracota procedente de Agia Irini (Chipre). )Según Gjerstad).

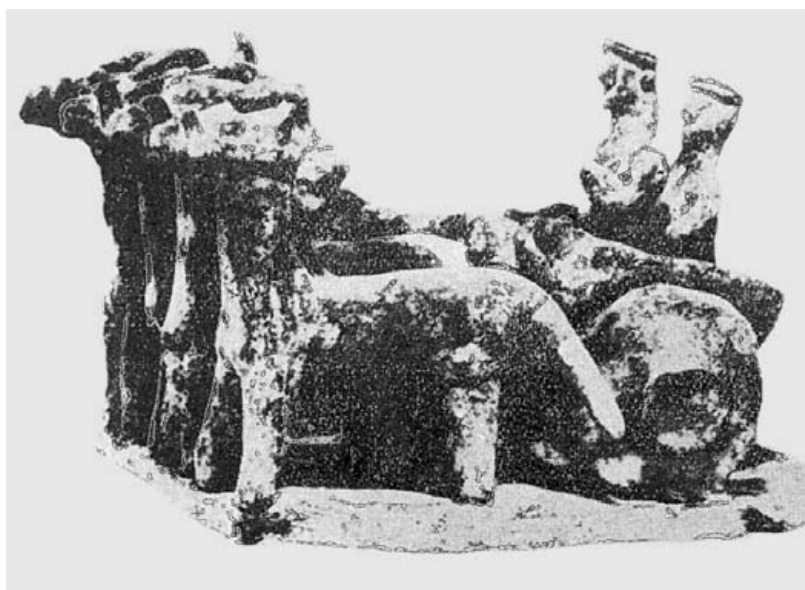


Figura 12.- Carro de Terracota de Agia Irini (Chipre). (Según Gjerstad).

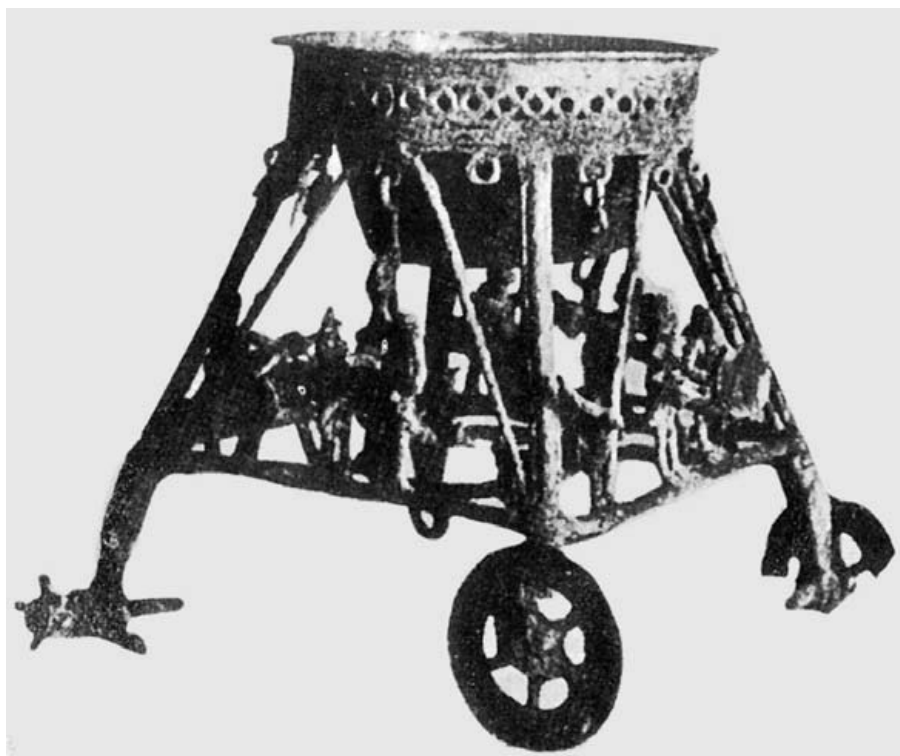


Figura 13.- Carro votivo etrusco de Bizencio. Museo de Villa Iulia (Según P. Riis).

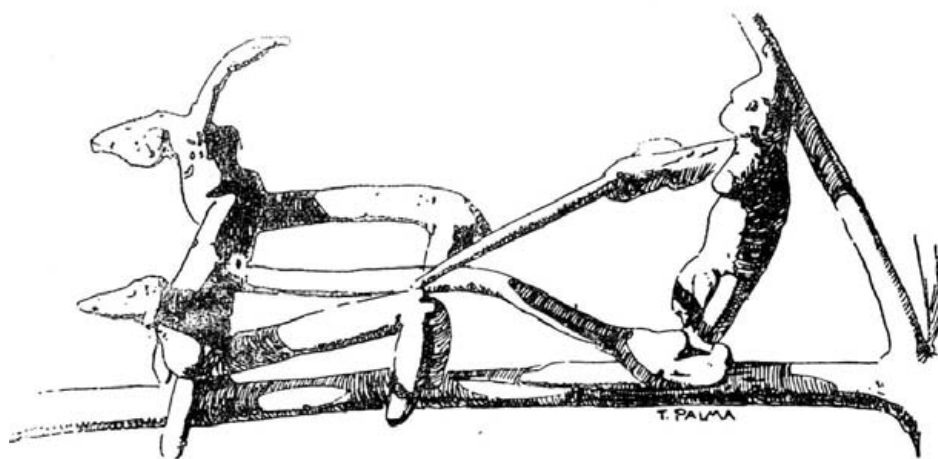


Figura 14.- Detalle de escena de labranza del carro anterior.

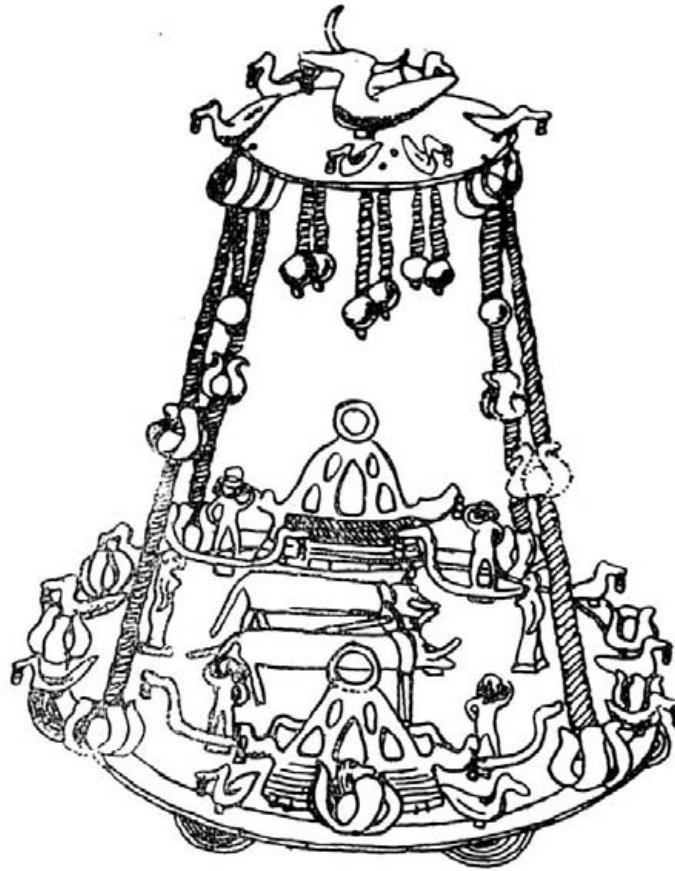


Figura 15.- Carrito votivo hallado en Campania (Según M. Hoernes)