

# Grafitos rupestres del Campo de Gibraltar y La Janda. Propuesta de contexto histórico para la escena naval de La Laja Alta (Jimena de la Frontera, Cádiz)

Antonio Ruiz-Trujillo y Ana M<sup>a</sup> Gomar Barea / IECG y UCA

Recibido: 15 de febrero de 2023 / Revisado: 24 de febrero de 2023 / Aceptado: 26 de febrero de 2023 / Publicado: 3 de octubre de 2023

## RESUMEN

El trabajo desarrollado durante las últimas dos décadas en el equipo de investigación PAIDI HUM-812 de la Universidad de Cádiz, nos ha reportado una serie de datos que cuestionan la filiación a tiempos prehistóricos de ciertos motivos en pigmentación ferruginosa localizados en cavidades. Estas manifestaciones, junto con otras ejecutadas en distintas técnicas de grabado y pintura, conformarían un conjunto de figuras que se engloban dentro del fenómeno del grafito histórico. Damos a conocer ejemplos de estas manifestaciones localizadas en las sierras de las comarcas del Campo de Gibraltar y La Janda. Por último, contextualizamos la escena naval de La Laja Alta dentro de un acontecimiento histórico que involucra al estrecho de Gibraltar. Estos barcos y su escena naval se ajustan a los parámetros de la representación de los grafitos de época histórica.

**Palabras clave:** Arte Rupestre Esquemático, grafito histórico, embarcaciones, Laja Alta, Campo de Gibraltar y La Janda

## ABSTRACT

The work carried out over the last two decades by the PAIDI HUM-812 research team at the University of Cadiz has provided us with a series of data that have led us to doubt the affiliation to prehistoric times of certain motifs with ferruginous pigmentation found in cavities. These manifestations, together with others executed in different engraving and painting techniques, would make up a group of figures that fall within the phenomenon of historical graphite. We present examples of these historical manifestations located in the mountain ranges of the regions of Campo de Gibraltar and La Janda. Finally, we contextualise the Laja Alta naval scene within a historical event involving the Strait of Gibraltar. These ships and their naval scene fit within the parameters of graphite representation.

**Keywords:** Schematic Rock Art, historic graffiti, boats, Laja Alta, Campo Gibraltar and La Janda

## 1. INTRODUCCIÓN Y ESTADO DE LA CUESTIÓN DEL GRAFITISMO HISTÓRICO RUPESTRE EN EL EXTREMO SUR PENINSULAR

Entre el conjunto de abrigos de roca arenisca que contienen manifestaciones prehistóricas en las comarcas del Campo de Gibraltar y La Janda, se localizan figuras y grafías pertenecientes a tiempos históricos. En nuestros estudios sobre estas manifestaciones prehistóricas, y sin

discriminar otras por su cronología, hemos llegado a registrar múltiples grafitos ejecutados en las técnicas de grabado y pintura. Entre los grabados los más habituales en estas sierras son de tipología cruciforme y se reparten en rocas, ortostatos e interior de oquedades (Lámina 1). Sobre los registros epigráficos estos suelen realizarse en carbón e incisiones finas y son de contenido poco sugerente. Los más singulares, tanto por

ejecución como por lo evocativo de su mensaje, se localizan en el exterior de la cueva con pinturas prehistóricas de los Maquis III (Castellar de la Frontera). Allí se grabaron, en profundas incisiones, las siguientes arengas: "VIVA LA REBOLUCION SOCIAL", "FAI", "VIVA AZAÑA" y "VIVA EL COMUNISMO L. 1936". Pero existen otros grafitos que son problemáticos, en el sentido de que han sido ejecutados con pigmentos rojizos y mediante parámetros de representación del esquematismo (representación gráfica que debe ser entendida como un procedimiento universal y atemporal). Además, muchas de estas figuras comparten panel de una forma armoniosa con las manifestaciones prehistóricas. Cuestiones que han sido determinantes para incluirlos dentro del conjunto de figuras pertenecientes al corpus



del A.R.E. ligado a la prehistoria. Proponemos como ejemplos las cruces equilaterales inscritas en círculos de los Libreros (Breuil y Burkitt, 1929: 45-46) y de Mujeres II, inédita hasta hoy (Medina Sidonia) (Lámina 2). Tradicionalmente estos cruciformes se han clasificado dentro del A.R.E. como figuras humanas. Sin embargo, son motivos susceptibles de ser atribuidos por comparación tipológica a época medieval. Tanto en monumentos históricos como en entorno natural se pueden rastrear sus paralelos (Lámina 3). Si a esto le añadimos otros parámetros que los singularizan dentro de los paneles pictóricos como: gama cromática de pigmento, distinto grosor de trazo, desiguales estados de conservación, ubicación periférica, etc., nos encontramos ante ciertos enclaves que poseen una escasa identidad técnica, de estilo y, posiblemente, cronológica entre los motivos. Aspectos que pueden ser indicios de fechas más





Lámina 3: Motivos en contexto rupestres de cronología histórica y tipología cruciforme (Ramiro, 2018)

tempranas para algunos de ellos. Estas cruces son un ejemplo de la vida útil que se le ha dado a estas cavidades, incluso de la interrelación que tiene estas nuevas figuras con las prehistóricas. Es muy probable que sus autores hiciesen estas representaciones inspirándose en las pinturas anteriores que, muy probablemente, considerarían paganas. La incorporación de estos símbolos, en muchos casos, tienen la función de sacralizar dicho espacio. Los grafitos pintados que hemos detectado no sólo se han realizado con pigmentos rojizos, también hemos documentados dibujos en: carboncillo, lapicero, aplicación de cal y pintura sintética. Pero, en general, tienen unas características comunes: la forma de representar los objetos es principalmente el esquematismo y todos los que hemos documentado son monocromáticos. Las primeras evidencias de grafitismo rupestre en estas comarcas se las debemos a Breuil. Este autor menciona la existencia de “graffiti of different ages, and several black figures, which do not appear to be ancient” (Breuil y Burkitt, 1929: 38), en la cueva Negra (Benalup-Casas Viejas). En nuestras visitas no hemos visualizado estos grafitos, más bien nos encontramos con actos vandálicos en forma de inscripciones, de incisiones finas y poco profundas, acompañados por burdas imitaciones

de A.R.E. consistentes en la representación de un cérvido y tres antropomorfos en hilera. En esta misma línea, casi medio siglo después, Topper y Topper cuestionan la antigüedad de algunas manifestaciones vinculadas al A.R.E. en la cueva del Piruétano (Los Barrios). Además, se posiciona sobre la vida útil que ha podido tener la cavidad: “...utilización del abrigo como santuario durante muchos siglos. Este hecho queda corroborado por otros signos más recientes, tal vez de tiempos romanos o paleocristianos...” (Topper y Topper, 1988: 148). También el profesor Mas, durante la elaboración de un proyecto de investigación arqueológica sobre el arte rupestre en Cádiz, describe la existencia de grafitos, inscripciones y dibujos en varias oquedades. Para alguno de ellos les atribuye épocas inciertas, y respecto a otros, denuncia que imitan manifestaciones prehistóricas. Entre ellas, la mano en negativo de la cueva de Puertollano (Bécares, 1996), los motivos de la Cueva del Curtió y algunas figuras de La Laja Alta (Mas, 2000 y 2001) (Lámina 4). Pero para este último enclave no es el primer investigador en dudar de la antigüedad de algunos motivos. Años antes ya se habían cuestionado la cronología de otras figuras, en este caso de los barcos. Las publicaciones de Sasson (1993) y Aubert (1999) concluyen que estos

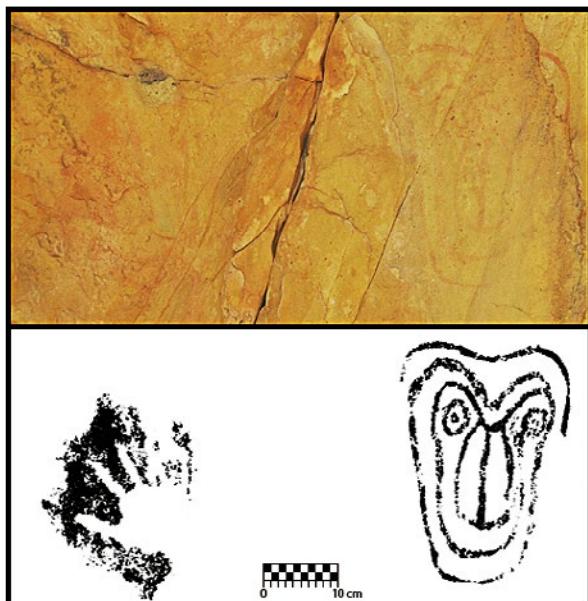


Lámina 4: Imitaciones de manifestaciones prehistóricas y calco escalado de la Cueva de Puertollano (Sierra Momia, Benalup-Casas Viejas). Elaboración propia

navíos serían la representación de embarcaciones romanas (s. I-III d.C), y de la Segunda Guerra Púnica respectivamente. Las circunstancias que rodean a estas manifestaciones navales las resumiremos en un capítulo aparte, pues recientemente han sido objeto de estudio por nuestra parte (Gomar, 2022). Con lo expuesto, es obvio que los conjuntos, por un lado, de motivos adscritos al A.R.E. y por otro de cronología histórica en contexto rupestre tienen una intersección, comparten características: modo de representación, ejecución, temática y espacio. Este solapamiento se conformaría, fundamentalmente, con las figuras históricas de pigmentación rojiza. Lo que constituye una problemática, común a muchos enclaves rupestres prehistóricos en los que se documentan diferentes fases de ejecución. Son yacimientos en los que es difícil detectarlas y asignarles una cronología, hay que recordar que la datación directa de dichos motivos no es posible. Sus características físicas no se prestan a la aplicación de técnicas de contrastada eficacia como pruebas radiométricas del isotopo 14C. En la mayoría de estos abrigos tampoco se puede realizar análisis de pátinas de oxalados y los estudios de espectrofotometría óptica no son determinantes (Mas *et al.*, 2013).

## 2. CARACTERÍSTICAS DE LOS BARCOS DE LA LAJA ALTA

Lo primero que destaca en La Laja Alta es la gama de tonalidades rojizas que nos encontramos en sus paredes. Más detalladamente, se observan figuras en negro y superposiciones de motivos. Estamos ante una composición heterogénea, hasta tal punto que algunas manifestaciones son más bien imitaciones de A.R.E. de fechas indeterminadas. En ninguno de los múltiples estudios que se han realizado del enclave se ha considerado tal posibilidad. Sólo hemos encontrado una nota al respecto: "En La Laja Alta hay otras cuestiones problemáticas que deberían resolverse. En primer lugar, sorprende el aspecto extraordinariamente fresco de las pinturas de la parte superior derecha, que más que paralelos con otras figuras de la zona podrían considerarse copias." (Mas, 2001: 171). Sumamos a estos comentarios una excelente conservación de estas figuras, con trazos que se sitúan en descamaciones sin sufrir deterioro en su continuidad, ubicación periférica, distinto grosor de trazo y tamaño que el resto de los motivos adscritos al A.R.E., fórmula empleado con aglutinantes y pigmentos que no han impregnado de forma uniforme el soporte con acumulación de pintura en zonas de las figuras y escasez en otras, posibles salpicaduras de pintura industrial... (Lámina 5). El cruciforme situado a la derecha de las anteriores "copias", es otro motivo problemático en cuanto a su adscripción cronológica. También posee características distinguibles del resto de figuras prehistóricas del abrigo como dimensiones, tonalidad, grosor, situación periférica, etc., pero para este motivo encontramos afinidad con paralelos de cruces con peana en iconografía histórica, por lo que no creemos que se traten de imitaciones (Lámina 6). Además, en ella se visualiza un grado de deterioro distinto al de las copias y dudamos que sean coetáneas. Estos detalles son los que nos corroboran una escasa identidad técnica, de estilo y posiblemente cronológica entre ciertos motivos del abrigo. Por otro lado, están los barquiformes, que claramente muestran divergencia respecto a la facies del A.R.E. Su disposición en escena, el uso de la perspectiva en dos de ellos, el detallismo de algunos barcos, la continuidad de

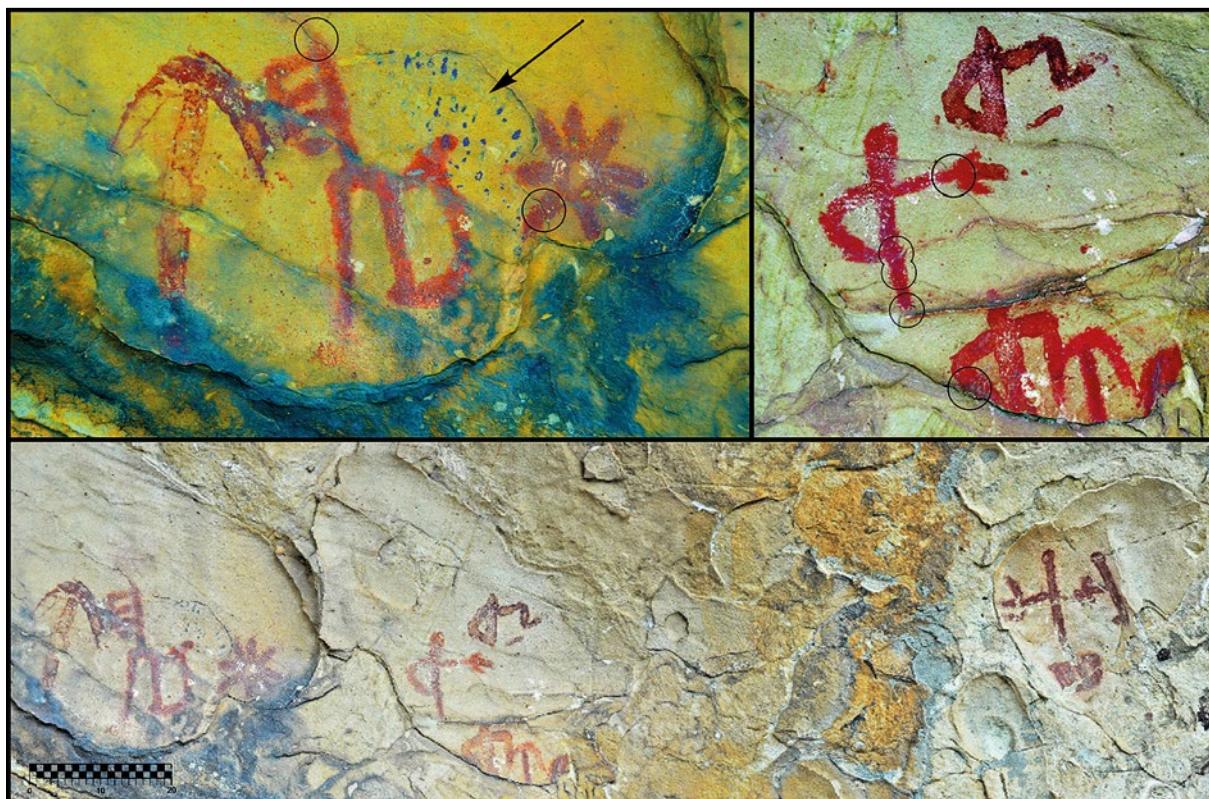


Lámina 5: Arriba: detalle de algunos motivos identificados como copias o imitaciones de A.R.E. en La Laja Alta (Jimena de la Frontera). En círculos: continuidades de trazo en descamaciones. En flecha: pigmento negro en forma de salpicaduras identificadas como posible pintura industrial según Mas (2001:171). Abajo: restitución 2D del panel

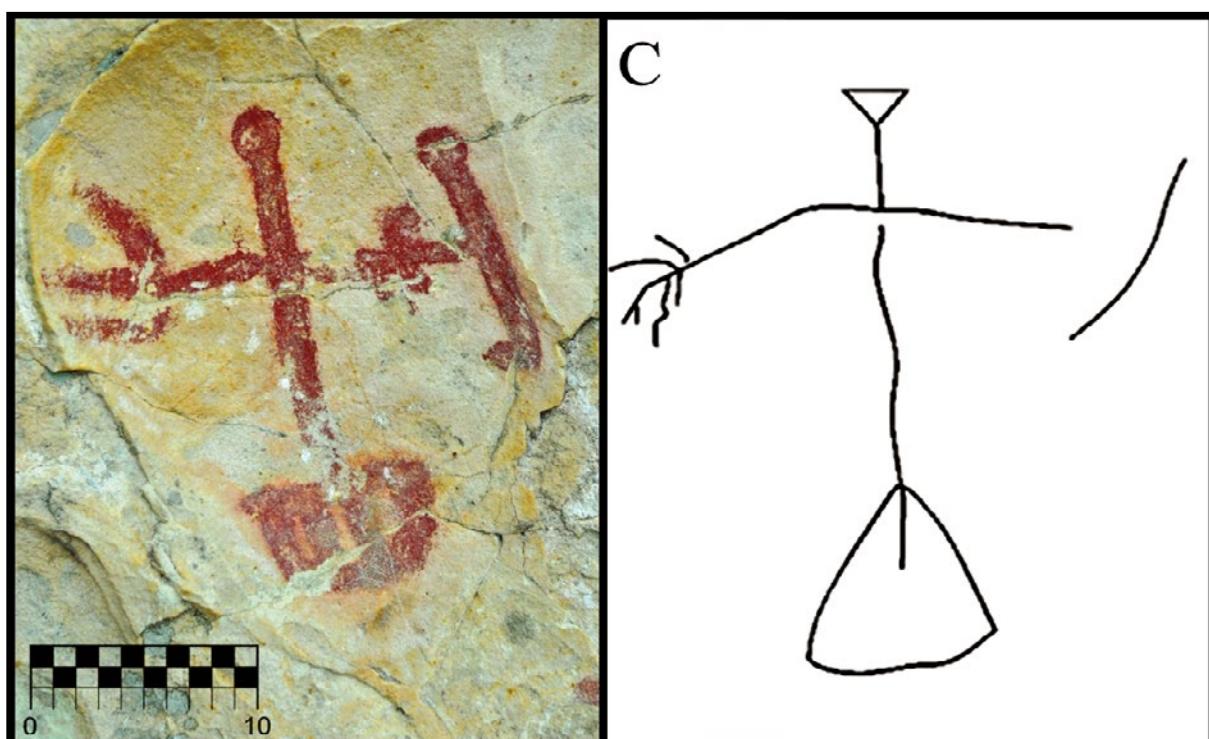


Lámina 6: A la derecha: crucifijo medieval con peana. A la izquierda: calco de grafito inciso cruciforme medieval de la cueva 2/I de Villacontilde (Villasabariego, León) (Jimeno, 2015: 406 y Gomar, 2022: 211).

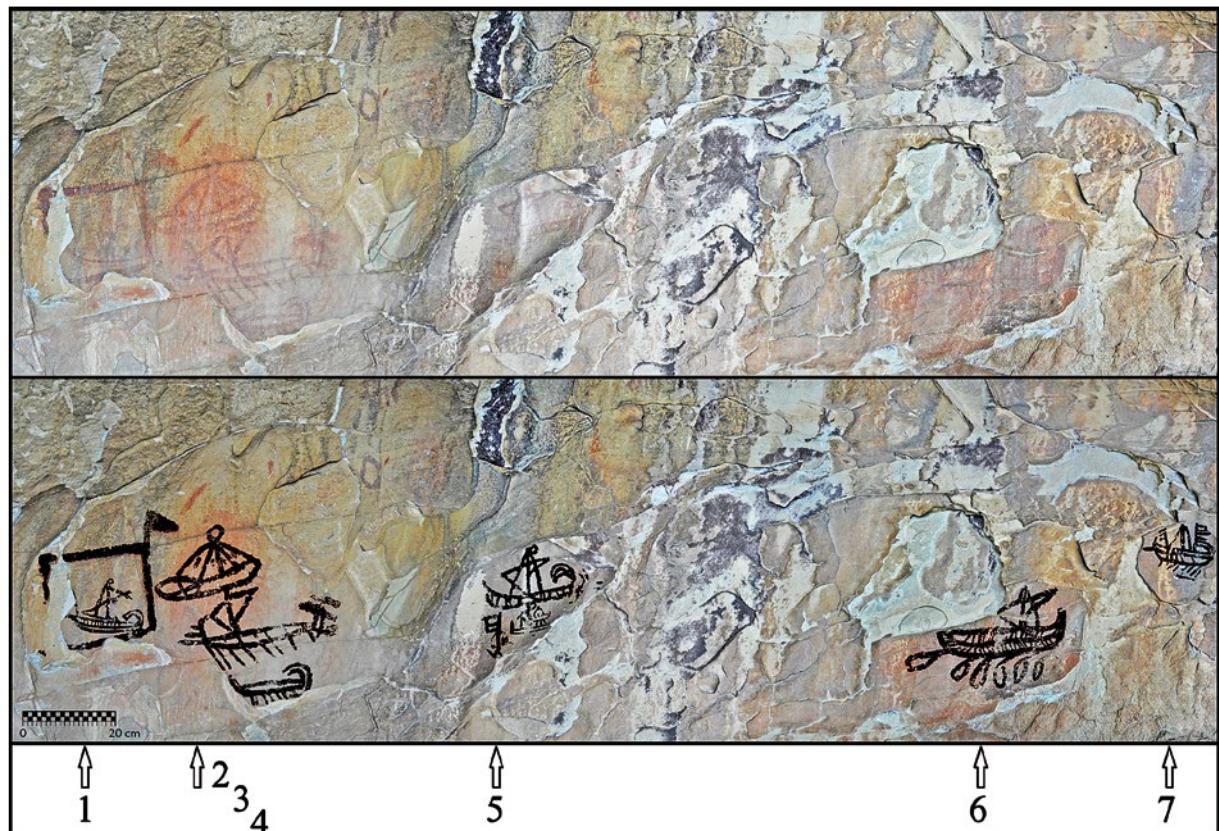


Lámina 7: Ortófoto de la escena naval de La Laja Alta y calco superpuesto de los navíos. Elaboración propia

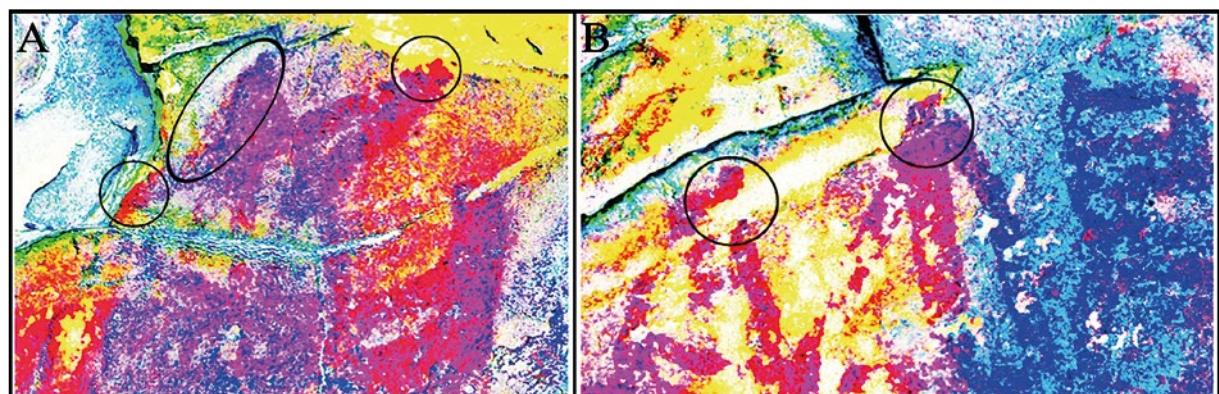


Lámina 8: En círculos detalles de continuidad de trazo sobre fractura de roca detectada en barquiformes de La Laja Alta.  
A) Barco nº 6. B) Barco nº 7. Elaboración propia

trazo en rotura de roca... son argumentos por los que creemos que no deben ser relacionadas con las restantes figuras del panel (Lámina 7 y 8). Añadimos a esto la temática, la presencia de naviformes se aleja en demasía del corpus iconográfico que caracteriza el A.R.E. de las sierras de la provincia de Cádiz, y tampoco hay constancia de que estas representaciones formen parte del paradigma del A.R.E. peninsular. Sin

embargo, los barcos son figuras recurrentes en las manifestaciones de cronología medieval y moderna. Tanto en contexto histórico como rupestre, de forma aislada o en escena, se han documentado múltiples naves repartidas por toda la Península. Ejemplos de estos barcos son los grabados en las murallas de Tarifa (León, 2012) y la galera en pigmento rojizo ubicada en el interior del propio castillo. En entorno

natural proponemos la nao pintada de la cueva del Esquilo en Moratalla (Murcia) (Eiroa, 1991-1992). Para los barcos de La Laja Alta, nuestro estudio se basó fundamentalmente en dos líneas de análisis:

A) Comparativa formal: fase de rastreo en busca de claras similitudes en la representación. Localizando paralelos, en

cuanto a sus rasgos estilísticos, en distintas fuentes inconográficas de cualquier periodo.

B) Identificación de elementos de tecnología naval presentes en las embarcaciones, susceptibles de ser reconocidos y datados con cierta precisión o al menos con unas fechas *post quem*.

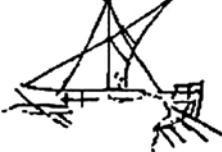
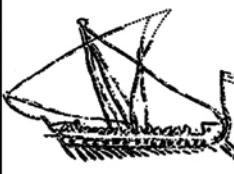
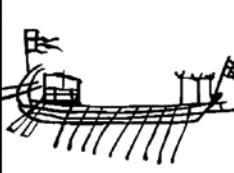
Barquiformes	Características	Paralelos: Miniaturas (s. XII-XV) Grafitos (s. XII-XVI)
1	1.- Vela latina (s. VI-XXI). 2.- Calcés tipo II (s.XI-XIV). 3.- Popa revirada. 4.- Perspectiva.	 
6	1.- Vela latina (s. VI-XXI). 2.- Perspectiva. 3.- Trazos fuera de la costa fosilizada.	 
5	1.- Vela latina (s. VI-XXI). 2.- Calcés tipo II (s.XI-XIV). 3.- Aplustros (s. V a.C.-XIII). 4.- Gran arrufo de proa.	 
3	1.- Triple espolón(s.XIV-XVI). 2.- Popa con posible timón de espadilla y codaste(s.XIII-XVII) o posibles aletas (s.XII-XIV).	 
2	1.- Posible calcés de tipo II. 2.- Representación de cabos y velamen compatible con vela latina.	 
7	1.- Aletas (s.XII-XIV). 2.- Émbolo o espolón por encima línea flotación(s.V-XVI). 3.- Roda sobrelevada. 4.- Banderín en popa y posible banderín con flecos en proa. 5.- Trazos fuera de la costa.	 
4	1.- Aletas (s. XII-XIV)	 

Lámina 9: Tabla resumen de paralelos y características de los barquiformes de La Laja Alta (Gomar, 2022: 230)

Los resultados de ambas líneas de investigación han convergido hacia la misma cronología, la Baja Edad Media. Por lo que sugerimos unas fechas de realización entre los siglos s. XII al XIV, donde sus rasgos se corresponden con embarcaciones de la familia tipológica de las galeras. Sintetizamos los datos que nos llevan a aseverar tal afirmación (Lámina 9):

### **2.1. Tipo de velas**

La identificación que hacemos del velamen de los barcos de La Laja Alta se ha fundamentado en la comparativa. Los paralelos que proponemos poseen un tipo de vela latina cuya representación es similar e incluso idéntica a los de La Laja Alta. Dato que nos determina que al menos los barcos número 1, 5 y 6 poseen esta vela latina en vez de la cuadrada. Es en el siglo VI cuando se produce unos cambios radicales en las características de construcción de las galeras, la vela latina reemplaza a la vela cuadrada y los émbolos sustituyen a los arietes ubicados por debajo de la línea de flotación (Pryor y Jeffreys, 2006: 446).

### **2.2. Calces tipo II**

El calcés tipo II es una polea de mayor diámetro que el mástil, cuya función es alzar o arriar la verga de la vela latina. Es una pieza de carácter añadido, no se talla en el mástil, y se identifica en los grafitos por su morfología circular o punto grueso. Esta pieza tiene una evolución bien documentada y clasificada en tres tipologías. Los representados en La Laja Alta (barcos 1, 5 y posible en el 2) y en sus paralelos propuestos son de una segunda evolución, situada desde finales del siglo s. XI hasta el s. XIV.

### **2.3. Popas con aletas**

Algunas popas de los barcos de La Laja Alta (números 3, 4 y 7) están conformadas a base de dos apéndices curvados y elevados hacia el interior. Este atributo es común en galeras del ámbito mediterráneo hasta el siglo s. XIV y se conoce con el nombre de aletas.

### **2.4. Espolones por encima de la línea de flotación**

Distinguimos tres terminologías para este elemento naval: ariete, émbolo y espolón. El

ariete hace referencia al que portarían los barcos clásicos de guerra fenicios, griegos y romanos, por debajo de la línea de flotación. Los émbolos aparecen en el siglo. VI y son los predecesores de los espolones. Estos elementos técnicos están bien acotados en el tiempo, las galeras mantienen el émbolo hasta el siglo s. XIII hasta que hace su aparición el espolón en el siglo s. XIV (Fondevila, 2018: 325). Los émbolos están situados por encima de la línea de flotación, pero a menor altura de la cubierta; además, existe émbolos de proa y de popa. Los de proa pueden ser dobles e ir unidos por cadenas. El denominado espolón sólo es de proa y queda a la altura de la cubierta. Una evidencia para identificarlo, tanto en grafitos como en miniaturas, es ver si el trazo sobresale longitudinalmente de la línea que dibuja la borda prolongándose a modo de apéndice (barco 7 de La Laja Alta). Existen en configuración triple: "...saliendo de la roda de proa aparece un espolón formado por tres piezas paralelas en sentido horizontal, que dejan entre ellas un espacio para permitir la flexión del conjunto... El hecho de tener dos o tres espolones es bastante corriente y se mantiene, como se justificará más adelante, hasta comienzos del siglo XVI..." (Fondevila, 2018: 133). El espolón triple se observa en la nave 3 de La Laja Alta.

### **2.5. Aphatos o aplustres**

Son adornos situados en la popa del barco. En los grafitos y miniaturas se identifican con unas líneas curvas y vistosas que la rematan (barco 5 de La Laja Alta). Ornamentaciones que, sin duda, lucían las naves clásicas griegas y romanas denominadas *aplustros*, acotando una cronología para este elemento con origen en el siglo s. V a. C. Este apéndice varía mucho en su diseño, se extiende desde el extremo de la popa elevándose hacia el interior de la embarcación en forma de abanico de diversas morfologías. Las galeras bizantinas mantienen esta ornamentación, es posible identificarla en representaciones navales de periodo bizantino y de la alta Edad Media en el oeste (Pryor y Jeffreys, 2006: 225).

### **2.6. Banderas**

Las banderas, banderines, gallardetes... son motivos de representación muy frecuente en

nave de cronología histórica, especialmente medievales. Por contra, no suele representarse en el paradigma tipológico de la iconografía prehistórica. En La Laja Alta se identifican en la nave 7, el trazo inclinado en proa y rematado con tres líneas paralelas es un posible gallardete con flecos. En la parte trasera observamos con claridad una bandera o banderín de popa.

### 2.7. Perspectiva

En las embarcaciones 1 y 6 se hace visible la cubierta. Lo que sugiere un intento de dotar a estas figuras de una tridimensionalidad en la representación del casco mediante una perspectiva de tipo axonométrico. Cuestión que es observable en muchos grafitos, incluido los navales, pero que sin duda no es asumible por los cánones del A.R.E. Dentro de paradigma de las representaciones esquemáticas prehistóricas no se encuentra este tipo de perspectiva; a lo sumo, tenemos unas figuras ejecutadas en biangular. Perspectiva habitual en la representación de animales, donde la silueta corporal se encuentra en un perfil absoluto, mientras que hay partes anatómicas que se dibujan de frente dejando ver las cuatro patas, dos cornamentas y dos orejas.

### 3. CONTEXTO HISTÓRICO PARA LA ESCENA NAVAL DE LA LAJA ALTA

Existe diversos acontecimientos históricos entre los ss. XII y XIV en este ámbito geográfico que podrían explicar el motivo por el cual se dibujaron las naves de La Laja Alta. La mayoría de estos eventos están relacionados con acontecimientos bélicos. Como el cerco de Tarifa (1292) que se formalizó con la llegada al estrecho de Gibraltar de galeras de la corona de Aragón, Castilla y genovesas, entre otras. Y el primer sitio de Algeciras (1278), donde se enviaron 24 navíos y 80 galeras para ser desplegadas por la bahía, sin contar la flota musulmana que se movilizó rápidamente desde Tánger y Fez. El tránsito de galeras y demás barcos estaba muy presente para la población de aquellos siglos. Pero más allá de estas contiendas, en la segunda mitad del siglo XIII se produce unos importantes cambios en el transporte marítimo debido a una profesionalización del sector. Mercaderes que

dirigen su negocio desde sus ciudades, agentes ubicados en otros puertos y plazas a los que se les encomienda la comercialización de los productos, banca que empieza a desarrollar operaciones financieras complejas... sumado a un servicio de transporte marítimo cada vez más eficaz y desarrollado, gracias a los avances técnicos navales e instrumentación de navegación. Todos estos cambios fueron tan trascendentales que algún historiador acuñó el término de "revolución comercial" (De Roover, 1942), calificado como "una profunda renovación en los modos, usos, técnicas y formas de entender y practicar los negocios que supusieron un verdadero hito en la historia económica" (Caunedo, 2012: 202). Se produjo una coyuntura clave para esta revolución, la apertura del estrecho de Gibraltar en el siglo XIII estableció unas vías estables en el comercio entre el Mediterráneo y el Canal de la Mancha. No es menos cierto que en el siglo XIV, tras la conquista de Algeciras, es cuando se da por controlado definitivamente el tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar, pero décadas antes los genoveses ya habían establecido una corriente comercial regular. Ellos mostraron una mayor capacidad para pactar con los diferentes reinos y sultanatos que se disputaban las dos orillas del Estrecho, lo que les reportó grandes beneficios. Los problemas militares de aquellas fechas no impedían el desarrollo del comercio pues "aunque se enfrentaban dos mundos política y religiosamente diferentes, compartían un mismo espacio económico del que ambos obtenían grandes beneficios" (Ortega, 2005). Consolidándose esta ruta atlántica en la transición del siglo XIII al XIV, se incorporaron nuevos actores al tráfico marítimo: mallorquines, catalanes, valencianos, venecianos, genoveses... estableciéndose multitud de líneas regulares de convoyes de galeras. Estas galeras se fueron haciendo cada vez más grandes, en cuanto a capacidad de carga, y también fueron aumentando, ampliándose y especializándose los puertos de referencia según que comerciantes o representante de mercaderes operara en ellos. Los convoyes de galeras comerciales, las más conocidas eran las mude venecianas, eran los preferidos para este tipo de transporte.

Difícilmente eran asaltados por piratas, al ser de mayor capacidad de carga que las de guerra ofrecían una tripulación capaz de atajar estos posibles encuentros. También tenían una gran ventaja respecto a otro tipo de transporte marítimo, la posibilidad de determinar unos plazos muy concretos de entrega de mercancía, vicisitud que constituía un requisito muy importante para las transacciones mercantiles. En otras ocasiones, cuando se utilizaban buques mercantes se servían de galeras de guerra para ser escoltados ante la posibilidad de ataques. Conectados definitivamente los dos polos económicos más importantes del momento, formados por un lado por Italia y por el otro Inglaterra, Flandes y la zona atlántica francesa, se amplía paulatinamente a otros lugares del Mediterráneo. Por lo que la ruta del estrecho de Gibraltar disfrutará de un tránsito naval notable, nunca visto, y con una continuidad en el tiempo que llega hasta nuestros días. Es en este momento, cuando el comercio marítimo se establece definitivamente como el sistema más importante para el transporte de mercancías. La importancia de los puertos de este ámbito geográfico en este flujo de barcos estaba asegurada pues: "para atravesar el estrecho desde el Mediterráneo eran necesarios puertos de apoyo para esperar vientos favorables y, sobre todo, para conocer la existencia de una posible flota enemiga al otro lado" (Rozas, 2017). También Martín (2018) nos habla de esta red portuaria como base de las actividades mercantiles en el estrecho de Gibraltar durante el siglo. XIV, y al respecto nos recuerda una crónica de Alfonso X: "Et otro día subió el rey en una galea. Et andido un rato del día catando la ciudat de Algeciras. Et vio cómo era mucho bien asentada et en muy buen puerto de mar ...". Así, estas naves dibujadas en La Laja Alta bien pudieron pasar alguna temporada en los puertos de la bahía. El autor de los grafitos navales de La Laja Alta tuvo que estar familiarizado con ellas o, al menos, verlas muy de cerca para poder recrear estos barcos con cierto detalle. Velas latinas desplegadas, calces, aletas, espolones... han sido bien representados en los motivos, todos distintos, dándonos a entender que en su ejecución se disponía de ciertos conocimientos

previos. No se pueden visualizar embarcaciones desde La Laja Alta, estamos ante un enclave de interior. En los lugares adyacentes se podría ver la costa más cercana a una distancia de 25 de km, a la altura en la localidad de Manilva. Para observar el Estrecho tendríamos el punto más próximo a 30 km en la desembocadura del río Guadiaro. Cuestión que imposibilita recrear alguna nave con un mínimo detalle sólo bajo los parámetros de la observación directa. Por último, la presencia de una mínima población rural estable en el entorno de La Laja Alta ha sido objeto de nuestro interés. La reproducción de los barcos en este contexto, dentro de la improvisación, requiere algún tipo de estrategia. Se tuvo que visitar el abrigo con determinada frecuencia y estar familiarizado con él. Un acceso fácil al enclave, unido al hecho de que contuviera manifestaciones prehistóricas, pudieron ser motivos por los que el autor eligió esta cueva y no otra. Actualmente, a unos 500 metros del abrigo existen algunas viviendas y edificaciones asociadas al cortijo de Altabacar (1907), hoy sin habitar, pero con uso para actividades agropecuarias. Por lo que a principios del siglo pasado, y durante algunas décadas, hubo una pequeña población estable a su alrededor. En los siglos donde pudieron realizarse las pinturas de los barcos, también podemos afirmar que no sería un enclave remoto. A pesar de no tener evidencias arqueológicas directas del entorno más inmediato a la cueva, disponemos de datos de los modelos de población rural de este ámbito geográfico y de cronología compatible con los navíos pintados. Se ha estudiado el poblamiento rural en torno al castillo de Castellar de la Frontera, distante 13 km en línea recta con el de Jimena de la Frontera. Entre sus conclusiones se extrae que alrededor del castillo se establecieron núcleos humanos de tipo *al-qarya*, desde los cuales siempre se tendría a la vista la fortaleza islámica (Lámina 10). Tomando como referencia la fortaleza, se situaban ciertos núcleos en pequeñas lomas y altozanos desde donde es posible controlar estratégicamente el territorio, las personas allí desplazadas se dedicaban, fundamentalmente, a las labores agropecuarias. En su mayoría los *al-qarya* están fechados entre los siglos XIII y XIV (Lorenzo *et al.*, 2003: 199).

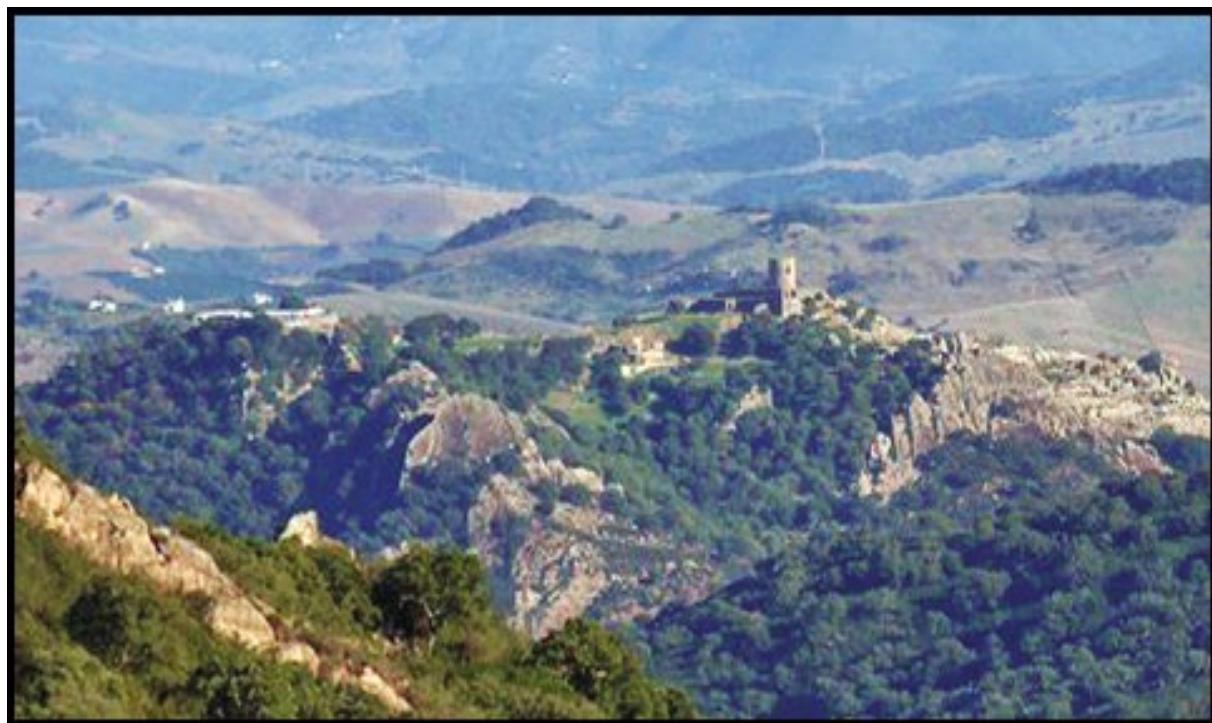


Lámina 10: Vistas de la fortaleza de Jimena de la Frontera desde un entorno cercano a La Laja Alta. Fuente: rutasyfotosblogsporl.com

Estas características de poblamiento hacen que no podamos hablar de la cueva de La Laja Alta como un lugar aislado. Más bien estaríamos ante un enclave conocido y frecuentado por ciertos habitantes de la zona.

#### 4. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

Este trabajo se enmarca en el fenómeno del grafito histórico rupestre, disciplina de muy escasa repercusión en este ámbito geográfico sin que tengamos constancia de que exista algún trabajo en esta línea de investigación. Estamos ante un patrimonio rupestre inédito, realizado en los abrigos de manera circunstancial y sin pretender imitar las técnicas ni convenciones del arte prehistórico. Sin embargo, algunos motivos se mimetizan con ellos compartiendo soporte y técnica de ejecución. Figuras que no son fáciles de identificar y segregar del resto de motivos prehistóricos, dado que estos dibujos adscritos al fenómeno del grafito histórico se basan en el esquematismo como método de representación. Poseer un conocimiento previo del A.R.E. de estas sierras y tener presente una perspectiva diacrónica de estas cavidades, documentando

cualquier evidencia que se detecte, nos parecen cuestiones fundamentales en la detección de estas figuras. Hemos constatado en algunos abrigos la presencia de motivos de cronología histórica indeterminada, también imitaciones inspiradas en figuras de las distintas facies artísticas prehistóricas. A estos les suponemos una cronología reciente y los disgregamos de los grafitos. Hay que considerarlos actos vandálicos, por lo que queremos denunciar estas actividades absolutamente reprobables. Estas falsificaciones crean otra problemática entorno al A.R.E., pues hemos advertimosdo que algunas de estas imitaciones están siendo consideradas auténticas manifestaciones prehistóricas. Uno de los casos más evidente lo hemos expuesto con las denominadas copias de La Laja Alta, donde actualmente, en sus alrededores, se sigue detectando imitaciones (Lámina 11). En referencia a este abrigo, la influencia del soporte y técnica de ejecución han sido determinantes respecto a la mayoría de las conclusiones cronológicas atribuidas para los barcos y demás figuras. No es una cuestión exclusiva de este enclave existen más casos como el ya comentado



Lámina 11: Imitaciones de A.R.E. de factura reciente en el entorno de La Laja Alta. Fuente propia

de la cueva de los Libreros (Medina Sidonia). A este respecto, es observable una tendencia crítica a nivel peninsular en los estudios del A.R.E. y grafitos rupestres, donde se empieza a abordar la ligereza con que se atribuyen cronologías prehistóricas a motivos gráficos localizados en cavidades y megalitos. Consideramos el enclave de La Laja Alta como un lugar accesible en época medieval. Conocido por algunos individuos de las poblaciones rurales que se establecieron en su entorno, incluso hay constancia de que hasta bien entrado el siglo pasado se habitaba en sus alrededores. Circunstancia que, sin ser determinante, hace más factible la incorporación en distintas etapas temporales de nuevas figuras a la composición primigenia. Figuras primitivas que fueron inspiración para estos nuevos actores. Alguno de ellos nos dejó la representación de una escena de embarcaciones que debemos considerar como un objeto histórico. Estos barcos medievales, no sólo constituyen un testimonio gráfico más de información sobre las naves y

tecnología naval de esa época, también sobre el contexto histórico en el que se realizaron.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- Aubert, C. (1999). “Les représentations navales de Laja Alta en Andalousie”. *Tropis* (V), pp. 31-41.
- Bécares Pérez, J. (1996). “La Cueva de la Mano. Posible falsificación de pinturas paleolíticas en la provincia de Cádiz”, I Simposio de Prehistoria Cueva de Nerja Las culturas del Pleistoceno Superior en Andalucía. Homenaje al Profesor Francisco Jordá Cerdá, Patronato de la Cueva de Nerja, Nerja, páginas sin numerar [Programa. Sesiones de Trabajos. Resúmenes de las comunicaciones].
- Breuil, H. y Burkitt, M. (1929). *Rock paintings of Southern Andalusia. A description of a Neolithic and Copper age art group*. Oxford. Clarendon Press, Oxford University.
- Cauneto del Potro, B. (2012). “El desarrollo del comercio medieval y su repercusión en las técnicas mercantiles. Ejemplos castellanos”. *Pecvnia*, (15), pp. 201-215.
- De Roover, R. (1942). “The Commercial Revolution of the Thirteen Century”. *Bulletin of the Business Historical Society* (XVI), pp. 34-39.
- EIROA GARCÍA, J. J. (1991-1992). “El barco de Bagil (una pintura rupestre histórica en Moratalla, Murcia)”. *Anales de prehistoria y arqueología* (7-8), pp. 231-239.
- Fondevila, P. L. (2018). *Evolución y análisis de las galeras de los Reinos peninsulares (s. XII-XVIII). Construcción, dotación, armamento, aparejos y táctica*. Tesis Doctoral Universidad de Murcia.
- Gomar Barea, A. (2022). “La escena naval del abrigo de Laja Alta (Jimena de la Frontera, Cádiz). Una nueva propuesta crono-cultural”. *Zephyrus* (88), pp. 209-234.
- León Rojas, J. (2012). “Aproximación al estudio de los grafitos históricos localizados en suroeste del cerro amurallad de Tarifa”. *Aljaranda* (87), pp.16-22.
- Lorenzo Sevilla, I., García Díaz, M., Gómez Arroquia, M. I., Mariscal Rivera, D., Torres Abril, F. (2003). “Poblamiento medieval en Castellar de la Frontera. Nuevas aportaciones”. *Almoraima*.

- Revista de Estudios Campogibraltareños* (29). Algeciras: IECG, pp. 199-211.
- Martín Gutiérrez, E. (2018). “El Estrecho de Gibraltar durante el siglo XIV: medio ambiente y redes comerciales en Algeciras”. *Revista del CEHGR* (30), pp. 51-69.
  - Mas Cornellá, M. (2000). *Proyecto de investigación arqueológica. Las manifestaciones rupestres prehistóricas de la zona gaditana*. Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (Arqueología, monografías). Sevilla.
  - Mas Cornellá, M. (2001). “Estructuras iconográficas e identificación de especies (secuencias iniciales y finales del arte postpaleolítico esquemático”. *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló* (22), pp. 147-182.
  - Mas, M.; Jorge, A.; Gavilan, B.; Soliís, M.; Parra, E. y Peérez, P. P. (2013). “Minateda Rock Shelters (Albacete) and post-Palaeolithic art of the Mediterranean Basin in Spain: pigments, surfaces and patinas”, *Journal od Archaeological Science*, 40, pp. 4635-4647.
  - Morgado A., García-Alfonso, E., García del Moral, L. F., Benavides, J. A., Rodríguez-Tovar, F. y Esquivel, J. A. (2018). “Embarcaciones prehistóricas y representaciones rupestres. Nuevos datos del abrigo de Laja Alta (Jimena de la Frontera, Cádiz)”. *Complutum* 29(2), pp. 239-265.
  - Ortega Villoslada A. (2005). “Las relaciones marítimo-comerciales entre el Mediterráneo y el Atlántico. El papel de Mallorca en el comercio entre Oriente y Occidente Siglos XIV y XV”. VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, Santiago de Compostela.
  - Pryor, J. y Jeffreys, E. (2006). *The Age of the dromon. The Byzantine Navy ca. 500-1204*. Leiden-Boston: Brill.
  - Ramiro Rodero R., López-Menchero Bendicho V.M., Marchante Ortega A., Cárdenas Martín-Buitrago A. J., García Zamorano P. M. (2018). *Grabados rupestres en La Mancha Centro: Documentación y estudio de un patrimonio desconocido*. Archaeopress Arqueología.
  - Rozas Español, A. (2017). “La ruta Atlántica (siglos XIII-XIV): Análisis de la formación de una ruta comercial”. *Espacio, Tiempo y Forma* (30), pp. 485-504.
  - Sasson, H. 1993. “Los barcos pintados en el abrigo de La Laja Alta”. En VVAA. *I Jornadas del Seminario Permanente de Historia y Arqueología (Jimena de la Frontera 1993)*, pp. 15-26.
  - Topper U. y Topper U. (1988). *Arte Rupestre en la provincia de Cádiz*. Diputación de Cádiz.
- 
- Antonio Ruiz-Trujillo**  
Grupo PAIDI HUM-812 de la Universidad de Cádiz. Miembro de la Sección II del Instituto de Estudios Campogibraltareños
- Ana Ma Gomar Barea**  
Grupo PAIDI HUM-812 de la Universidad de Cádiz. Miembro de la Sección II del Instituto de Estudios Campogibraltareños. Doctoranda en Historia por la UNED
- 
- Cómo citar este artículo**  
Antonio Ruiz-Trujillo y Ana Ma Gomar Barea / IECG y UCA. “Grafitos rupestres del Campo de Gibraltar y La Janda. Propuesta de contexto histórico para la escena naval de La Laja Alta (Jimena de la Frontera, Cádiz)”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltareños* (59), octubre 2023. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibraltareños, pp. 91-104.

