

CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS  
INSTITUTO DIEGO VELAZQUEZ

CARRITO IBERICO DE BRONCE, DEL  
MUSEO DE GRANOLLERS

POR

J. DE C. SERRA RAFOLS

(De «Archivo Español de Arqueología», núm. 73)

378-391

MADRID

1948

# CARRITO IBERICO DE BRONCE, DEL MUSEO DE GRANOLLERS

POR

J. DE C. SERRA RAFOLS

MADRID

1 9 4 8

En el Museo Municipal de Granollers existe una pequeña colección de bronce ibéricos, algunos bastante interesantes; pero entre ellos descuella, no por su belleza, sino por ser menos común, la representación de un carro. En otra ocasión esperamos poder publicar completa esta reducida colección, a fin de que los investigadores puedan sumar estos pocos ejemplares, no conocidos por la mayoría de ellos, a la enorme colección del Museo Arqueológico Nacional, a la menos numerosa del Museo Arqueológico de Barcelona (hasta ahora no publicada en forma de *Corpus*, como aquélla) y a las demás existentes, mucho menos nutridas y en gran parte inéditas, como la vallesana.

La forma cómo estos bronce ibéricos fueron a parar a Granollers es conocida sólo en el sentido de que ingresaron en el período de la guerra civil; pero esto no aclara nada respecto a su procedencia arqueológica, ni indica camino para averiguarla. En un folleto publicado recientemente se historía la forma cómo se constituyó y engrandeció el Museo Municipal de la activa ciudad del Vallés oriental (1), en el que, de la misma manera que estos bronce, vinieron a integrarse piezas de gran importancia de otras épocas, algunas dignas de un gran Museo, que ahora están allí guardadas y exhibidas con mucha dignidad y verdadero amor. Buenos ciudadanos, a los que no faltaron apoyos superiores, recogieron durante la guerra cantidades considerables de obras de arte guardadas en colecciones privadas, preservándolas de la destrucción o, por lo menos, de un peligroso abandono, y acumulándolas, sin otro deseo que salvarlas, en Museos locales. Terminada la guerra, muchas vol-

(1) *Museo de Granollers*, número extraordinario de *Vallés, Semanario comarcal*, correspondiente al 27 de agosto de 1947. Véase especialmente el artículo de J. M. B. *Pequeña historia del Museo de Granollers*.

vieron a manos de sus anteriores poseedores, pero quedó un fondo de procedencia ignorada, que nadie reclamó, y que tuvo la fortuna de no caer en manos rapaces que, bajo la capa de defensa patrimonial, hiciesen de ellas real almoneda.

No tenemos, pues, dato alguno para saber cuál es la procedencia mediata ni inmediata de estos bronce, pero todo hace pensar que provienen de Despeñaperros o Castellar de Santisteban, probablemente del primero, por proceder de él los restos de carritos votivos en bronce que conocemos, entre ellos uno extremadamente parecido al nuestro.

Estos carritos han sido citados y publicados en diversas ocasiones, bien que, como pasa siempre que se trata de apurar una cuestión, surgen contradicciones entre las diversas citas, y aun dentro de la misma publicación.

Alvarez-Ossorio (1) publica únicamente dos figuritas de carro, números 1.779 y 1.782, correspondientes al 29.339 y 29.342 del *Inventario del Museo*, que reproduce en las dos primeras figuras de la lámina CXXXIII, en dos bastante defectuosas fototipias. Las describe en la siguiente forma:

1.779-29.339-CXXXIII. *Figura de carro ibérico, con lanza. Es de caja con asiento y ruedas macizas. Le falta una. Longitud, 0,10. Altura, 0,039. Procede de las excavaciones hechas por D. Ignacio Calvo y D. Juan Cabré en el Collado de los Jardines (Despeñaperros), término de Santa Elena (Jaén). Las que van descritas a continuación son de la misma procedencia.*

1.782-29.342-CXXXIII. *Figura de carro ibérico, con lanza. Tiene caja y asiento, y le faltan las ruedas. Longitud, 0,08.*

En los grabados, el que, al parecer, debe corresponder al primer carro catalogado, se representa muy de perfil, pero no parece tener más rueda que la visible en primer término, y que oculta casi totalmente la caja, de la que únicamente sobresalen las barandillas bajas del asiento; la lanza es larga y extremadamente gruesa, sin que se vea su terminación, oculta en el grabado de Alvarez-Ossorio por una pareja de figuras de caballo uncidas al carro, bien que no haya constancia de que tales figuritas formasen parte del mismo conjunto, y que sólo deben estar en

(1) *Museo Arqueológico Nacional. Catálogo de los exvotos de bronce, ibéricos*, Madrid, 1941, pág. 143 y lám. CXXXIII.

tal disposición a los efectos de hacer más explicativa la instalación en el Museo.

El segundo carrito que se reproduce en la lámina citada, y que en la descripción se dice carece de ruedas, aparece aquí con dos ruedas, y provisto también de asiento con barandillas bajos y larga y gruesa lanza, que, gracias a la manera cómo ha sido tomada la fotografía, vemos se forma por un estrechamiento progresivo de la caja del carro, circunstancia corroborada en otras publicaciones del mismo exvoto (1).

Los excavadores del santuario de Despeñaperros, señores I. Calvo y J. Cabré, en las memorias publicadas sobre sus trabajos (2), mencionan, sin hacer de ellos estudio especial, las siguientes piezas relacionadas con carros.

En la campaña de 1916 (memoria 8) no se cita ninguna. Con todo, en la lámina XIX, figura 1, se reproducen multitud de piezas de hierro, entre las cuales, en la parte inferior derecha, se cuenta una que presenta un gran parecido con una de las que se han encontrado en otros lugares uniendo los rayos de la rueda con la pina de la misma. En la enumeración que hacen Calvo-Cabré (pág. 41 de la citada memoria 8) de los objetos de hierro encontrados, al compararlos con los reproducidos en la expresada figura 1 de la lámina XIX, titulada *Armas y utensilios de hierro*, no nos ha sido posible identificar este objeto entre los enumerados, como no fuese la denominada *Reja de arado, muy pequeña, votiva*. Ya veremos la probable mención que se hace de esta pieza en la enumeración general de objetos procedentes de esta estación, con la que se completa la memoria 22, o de la campaña de 1918.

En la memoria de la campaña de 1917 (memoria 16) se citan (página 56): *Carros, 2*; *Extremos de rayos de rueda de carro (votiva), 1*, y *Aros de rueda de carro (trozos) votivos, 2*.

En la memoria de la campaña de 1918 (memoria 22), se enumeran, tal como hemos dicho, todos los objetos procedentes de esta es-

(1) Según hemos podido comprobar, se trata de ruedas reconstruidas, cosa que no se puede apreciar en el grabado de Alvarez-Ossorio.

(2) I. Calvo y J. Cabré: *Excavaciones en la cueva y collado de los Jaraines (Santa Elena, Jaén)*. J. S. Exc. *Memoria de los trabajos realizados en 1916*, Madrid, 1917; *Campaña de 1917*, Madrid, 1918, y *Campaña de 1918*, Madrid, 1919. Estas tres Memorias carecen de número general, pero les corresponden los números 8, 16 y 22, con los que se acostumbra a citarlas, tal como haremos nosotros.

tación conocidos por los autores, procedan o no de sus excavaciones. En el apartado 1.º de esta enumeración (pág. 27) se hace referencia a la colección *Horacio Sandars y A. Vives, dividida en dos lotes, y que donaron dichos señores al Museo Arqueológico Nacional y al British Museum, de Londres. Proceden de excavaciones mineras de 1903*. Se cita: *Carretas, 1*, sin expresar a cuál de los dos lotes correspondió. El apartado 6.º (pág. 28) se titula: *Campaña arqueológica oficial de EPEC. En el Museo Arqueológico Nacional*, denominación que suponemos se refiere a su primera campaña arqueológica de 1916, en la memoria correspondiente a la cual nada se menciona referente a carros; ahora se cita (pág. 30): *Piezas votivas de ruedas de carro, 1*; tal vez se refiere al objeto que hemos señalado, no identificado rectamente en el momento del hallazgo y de su primera publicación, y calificado de reja de arado. Entre los hallazgos de 1917 se citan (pág. 32): *Carretas, 2*; *Ruedas aisladas de carretas, 2*; en la página 33: *Piezas de cello de carro, votivas, en hierro, 2*; *Piezas de unión del rayo con la llanta de rueda de carro, votiva, en ídem, 1*; enumeración que no encaja con la hecha en la memoria 16, correspondiente a esta campaña. Entre los hallazgos de la campaña de 1918 se citan (pág. 24): *Rueda de cuatro radios, con diámetro de 68 milímetros, 1*, y *Parte de carro votivo, 1*. Pero en la página 34, al repetir esta enumeración, al hacer la general de todos los hallazgos, se consigna únicamente: *Ruedas de carro, votivas, 1*.

De todos estos objetos se reproducen los siguientes: en la lámina XXVII de la memoria de 1917 (memoria 16), dos carretas, que son las mismas que más tarde publicó Alvarez-Ossorio. Pero las fotografías son aquí mucho más expresivas. Se trata de pequeños carros que, si hubiésemos de juzgar sobre su construcción a base de estas diminutas figuraciones en bronce, diríamos cortados y vaciados en el tronco de un árbol, estrechándose desde la parte trasera hasta el extremo de la lanza. En la parte posterior se dibuja una especie de banco con barandillas laterales, macizas, muy bajas; la caja del carro, triangular, está vaciada en el tronco, y la lanza, en el primero, presenta en su extremidad un segmento o espiga de menor diámetro, y en el otro dos ranuras planas, y en medio un agujero o taladro abierto perpendicularmente. En cuanto a las ruedas, el carro primero o superior de la expresada lámina se representa con dos ruedas, macizas, unidas al eje, que

es un saliente que hay a cada lado de la caja. Recordemos que Alvarez-Ossorio, refiriéndose a este carrito, dice que tiene *ruedas macizas*. *Le falta una*. En esta publicación, más antigua, aparece con las dos, aunque son de distinto diámetro; en el grabado, la de la derecha, visto el carro de frente, tiene 32 milímetros, y la de la izquierda, 36.

El otro carro se representa aquí sin ruedas, bien que a derecha e izquierda de la lanza, pero formando figuras independientes, se representan dos ruedas, macizas ambas, pero diferentes la una de la otra; la que está encima es de mayor diámetro (28 milímetros en el grabado) y de botón saliente, y la de abajo, de menor diámetro (21,8 milímetros) y con un orificio en el centro. Deben ser las *Ruedas aisladas de carretas*, 2, que se citan en la página 32 de la memoria 22, de 1918, como halladas en 1917, y que en la memoria 16, correspondiente a dicha campaña, no se citaban.

Por fin, en la lámina XIV de la memoria 22, correspondiente a los trabajos de 1918, se publica una *Rueda votiva de carro*, que es la citada en la correspondiente enumeración de hallazgos, de un tipo muy diferente, ya que tiene cuatro rayos. Su diámetro, según se consigna en la página 24, es de 68 milímetros.

Uno de los excavadores de Despeñaperros publicó más tarde un interesante trabajo (1), en el que se reproduce la lámina XXVII de la memoria 16, con los dos carritos y las dos ruedas sueltas en ella contenidos. Pero en el texto se hace, además, por primera vez, una descripción de estas piezas votivas.

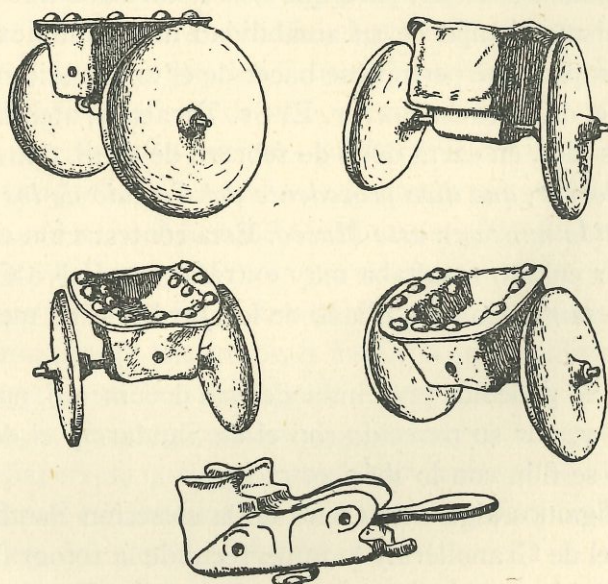
De ella resulta que fueron halladas las ruedas, accidentalmente, separadas de los dos primeros carritos, lo cual consideramos dudoso, a juzgar por las fotografías. Por lo que se refiere al carrito carente de las dos ruedas, las dos que se reproducen en los grabados son, como ya hemos dicho, de diferente tipo y diámetro.

El profesor R. Forrer, en un eruditísimo estudio (2), reproduce nuevamente estos carros en su figura 18, números 2, 3 y 4, sin hacer

(1) J. Cabré Aguiló: "La rueda en la Península Ibérica (Papeletas para su estudio desde la época prehistórica hasta los tiempos de Augusto". *AMSEAEP*, III, 1924, págs. 71-96. Se ocupa de estos carritos en las páginas 76-78, figuras 10-12.

(2) "Les chars cultuels préhistoriques et leurs survivances aux époques historiques". *Préhistoire*, I, 1932, págs. 19-123.

menCIÓN especial de ellos en el texto. Son dibujos reducidos sacados de las reproducciones fotográficas del citado trabajo de Cabré, tal como se consigna en el epígrafe correspondiente. Pero en la figura 19 del mismo estudio de Forrer, bajo los números 6 y 7, se reproducen otros dos carritos con el siguiente epígrafe: 6-7, *Chars votifs de bronze. Collado de los Jardines (Musée de Madrid)*. Uno de ellos, el número 7,



Arriba: Carrito de barro de Bencarrón (Sevilla). (Dibujo sacado de Bonsor, suprimiendo la lanza, moderna.) Abajo: Carrito votivo de bronce, procedente, según Forrer, del Collado de los Jardines. (Dibujo sacado de Forrer.)

no es más que uno de los anteriores visto de lado. Pero el otro, carente de ruedas, es de un tipo muy diferente: en la parte posterior tiene el asiento con barandillas laterales, aunque más altas; el cuerpo del carro es también más largo, y en la porción anterior dibuja otras dos barandillas laterales, que recuerdan algo la forma de *esbozo de alas de pájaro*, con la que Cabré define las del carrito donado por Sandars al Museo Arqueológico Nacional. Por fin, la lanza no se origina por adelgazamiento del cuerpo del vehículo, sino que parece ser una especie de anilla alargada, que no sale del bastidor del carro, sino de entre las citadas barandillas anteriores. Del bastidor sale un apéndice corto, que

en el dibujo no se ve bien lo que significa. Por fin, debajo del bastidor, en su parte medianera, surge el eje al que debían ir acopladas las ruedas.

Siendo la primera vez que veíamos publicado este carrito (1), y presentando determinados paralelismos con el de Granollers, constando en el epígrafe de Forrer que se encontraba en el Museo de Madrid (con toda probabilidad se refería al Arqueológico), nos dirigimos a su ilustre director, D. Blas Taracena, para que nos confirmase este extremo, recabando al mismo tiempo de su amabilidad nos comunicase una fotografía del ejemplar que permitiese hacer de él un estudio más detenido, no posible en el dibujito de Forrer. El Sr. Taracena, atendiendo a nuestro ruego, nos dice, en carta del 9 de febrero de 1948, que *el carrito publicado por Forrer, que dice procedente del Collado de los Jardines, no está ni ha estado nunca en este Museo*. Esta contestación era tanto más de esperar por cuanto resultaba muy extraño que Calvo-Cabré, los excavadores del santuario del Collado de los Jardines, no mencionasen su existencia.

Con todo, no podemos prescindir de este documento, pues Forrer no se lo inventó, y, por su parecido con el de Sandars y el de Granollers, no cabe duda se filía con lo ibérico.

Por fin, digamos algo del carrito de la colección Sandars. Su gran parecido con el de Granollers y lo imperfecto de la fotografía publicada por Cabré (2) hizo rogásemos igualmente al Sr. Taracena tuviese la bondad de comunicarnos una fotografía de él, que es la que publicamos. Respecto a este ejemplar, en la carta citada, el Sr. Taracena añade: *En cuanto al carrito que publicó Sandars, Cabré, etc., pertenece a este Museo y tiene el número 22.855, y su caballito, con el que aparece en el mismo pedestal, tiene el número 22.856; pero en el Museo no figura como traído por Sandars, sino perteneciente a la colección Vives. El carrito mide 36 milímetros, y de alto 28, y el caballito, al que no está unido por pieza antigua, pero que, como le digo, está enclavado en el mismo pe-*

(1) Por otro lado, Forrer ha debido sacar este dibujo de alguna publicación que no hemos podido identificar, pues en su trabajo, con pocas excepciones fáciles de reconocer, se limita a reproducir ilustraciones de otras publicaciones, que unas veces cita y otras no, cosa esta última que acontece en nuestro caso.

(2) *La rueda*, etc., fig. 12. Antes había sido publicado por el propio Sandars: "Pre-roman bronze votive offerings from Despeñaperros in the Sierra Morena, Spain". *Archaeologia*, vol. LX, 1907.

*destal de madera, tiene 37 de largo por 49 de alto.* Recordemos que Calvo-Cabré, al mencionar este exvoto, dicen que se encontraba en la colección Horacio Sandars y A. Vives, lo que explica que en el Museo conste sólo con el nombre de este último.

\* \* \*

Registrados los diferentes exvotos con representación de vehículos ibéricos, pasemos a hacer su estudio objetivo. En primer lugar, ¿hasta qué punto estas figuritas nos dan la imagen verdadera de los objetos que representaban? A propósito de esto, Caro Baroja, en uno de sus trabajos (1), transcribe unas juiciosas palabras de Martínez Santa-Olalla, diciendo que *la aparición, en exvotos, de carros con ruedas macizas puede obedecer a una mera dificultad técnica de modelarlas de otra manera.* Por tanto, esta tosquedad de los carros representados en los exvotos puede no ser un trasunto fiel de la realidad. ¿Hay que extender esta idea a toda la estructura de los carros, o limitarla principalmente a las ruedas, representadas macizas en lugar de estar dotadas de radios? Creemos que hay que ser un poco cautos, y parece posible que los dos carritos de Despeñaperros, que aparentan estar vaciados en el tronco de un árbol, estuvieron contruidos de esta manera, tanto más cuanto hay otros de modelo completamente diferente.

Los ejemplares de exvotos que son objeto de comparación en esta nota son, en total, seis. *Primero y segundo*, los dos citados carros aparentemente vaciados en tronco de árbol, encontrados en las excavaciones de Despeñaperros y conservados en el Museo Arqueológico Nacional. *Tercero*, carro publicado por Forrer, de procedencia dudosa y paradero ignorado. *Cuarto*, carro de la colección Sandars-Vives, procedente de Despeñaperros y conservado en el Museo Arqueológico Nacional. *Quinto*, carro de procedencia desconocida y conservado en el Museo de Granollers. *Sexto*, carro de Bencarrón, provincia de Sevilla, que perteneció al Sr. Bonser y cuyo actual paradero se ignora.

Todos ellos los consideramos figuraciones a tamaño reducido de vehículos de uso corriente, con lo que se diferencian de otros ejemplares; verbigracia: el célebre carrito de Mérida con la representación de

(1) *Los pueblos del Norte de la Península Ibérica*, Madrid, 1943, nota 75 en la pág. 146.

una escena de caza de jabalí, que, en realidad, es un grupo escultórico que se ha emplazado sobre una plataforma sobre ruedas (1), no la representación reducida de un vehículo de uso cotidiano. De esto nace, según nuestra manera de ver, el verdadero interés de aquéllos, pues consideramos mucho más importante conocer el tipo de los vehículos usados en la época ibérica en la vida ordinaria, que no ciertos carros culturales, que nunca pasarían de ser ejemplares de excepción.

*Primero y segundo.*—Como dice Cabré, parecen estar constituidos por un tronco de árbol, adelgazado por un extremo para determinar la lanza, y vaciada la parte posterior en concavidad. Podría también tratarse de un tipo de carro semejante al modelo, moderno pero tradicional, estudiado por Hoyos Sáinz en el valle de Campoo (provincia de Santander) (2) y usado en otras muchas regiones del noroeste de la Península, que, bien que formado por gran número de tablas, presenta, visto desde arriba, un perfil parecido; en este caso, la apariencia que ofrecen los ejemplares de exvotos ibéricos nacería de la simplificación provocada por lo reducido del tamaño y la consecución de facilidades técnicas en su fabricación. Si admitimos que los ejemplares que sirvieron de modelo tenían ruedas de un diámetro de unos 80 centímetros, cifra que no puede estar muy lejos de la realidad (3), la longitud del vehículo habría sido de unos dos metros y medio, medida correspondiente casi por mitades a la lanza y al cuerpo del carro; éste no tendría más de 70 centímetros de anchura máxima, y el asiento de la parte trasera,

(1) El más completo estudio sobre este carro de Mérida, y al mismo tiempo de todos los carros de culto, está en el citado trabajo de Forrer.

(2) L. de Hoyos Sáinz: "Medios naturales o primitivos de transporte en las diversas regiones de España (Bases para un cuestionario)". *AMSEAP*, I, 1922 págs. 108-118.

(3) Diámetro de la rueda de Tugia, según Cabré, 78-80 cm., por lo que dice en el texto (*La rueda*, etc., pág. 86), y 89-91 según la escala gráfica del grabado (pág. 85); ídem del carro ibérico de Montjuich (inédito), 65 cm. En carros modernos, pero tradicionales, de rueda maciza, el de Vera de Bidasoa, según Caro Baroja, tiene ruedas de 80 a 90 cm. de diámetro (*La vida rural en Vera de Bidasoa*, Madrid, Instituto Antonio de Nebrija, Biblioteca de Tradiciones Populares, 1944, pág. 45 y fig. 43); el antiguo carro mallorquín *de còs*, de 75 cm., según A. Garcías ("La reforma del carro de "roda plena" en Mayorca", *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, Palma de Mallorca, VI, 1895-1896, págs. 127-129, 1 lám.); el de Utzama (Navarra), de 75 a 80 cm. (según notas inéditas de Elías Serra Rífol). En muchos carros antiguos, que aparecen representados junto a personas o animales, se obtienen medidas semejantes, dentro de la imprecisión de los datos obtenidos en esta forma.

descontado el grosor de las barandillas incipientes laterales, no sería capaz de contener más de una persona; por otro lado, su amplitud, en el sentido del eje longitudinal del carro, sería de poco más de 25 centímetros; es decir, el espacio estrictamente necesario para acomodarse. Si al mismo tiempo consideramos que la lanza central supone un tiro de dos animales, équidos o bóvidos, tendremos un vehículo sumamente pequeño en relación a la fuerza de tracción aplicada al mismo, incluso habida cuenta de la incapacidad técnica de los antiguos de uncir adecuadamente los équidos (1). No estamos ante carros tan ligeros como el carro escabel o el carro caballete mesopotámicos, verdadera transcripción sobre ruedas de la caballería (2); pero dudamos estar ante un carro de transporte propiamente dicho de mercancías o personas, que no cabrían en él. Lo único que parece contradecir esta idea es el desproporcionado grosor de la lanza, excesivo para el esfuerzo que debía rendir, y apropiado como órgano para tirar de un carro grande, cargado con pesados fardos; pero así como otros elementos del carro quedan bien individualizados y no nos cabe duda de que han sido reproducidos de la realidad, el grosor dado a la lanza, más que su longitud, que no resulta excesiva, puede ser debida a la misma tosquedad técnica que ha llevado a representar macizas unas ruedas que es probable fuesen radiadas. No insistiremos aquí en otros argumentos derivados del estudio de elementos de carros verdaderos exhumados en Andalucía; pero

(1) Véase, para todo lo que se refiere a este problema, el libro esencial de Lefèbvre des Noëttes: *L'attelage et le cheval de selle à travers les âges. Contribution à l'histoire de l'esclavage*, París, Picard, 1931; muy interesante también por lo que se refiere al carro, aunque no fuese más que por la gran cantidad de representaciones que reproduce en sus 505 figuras.

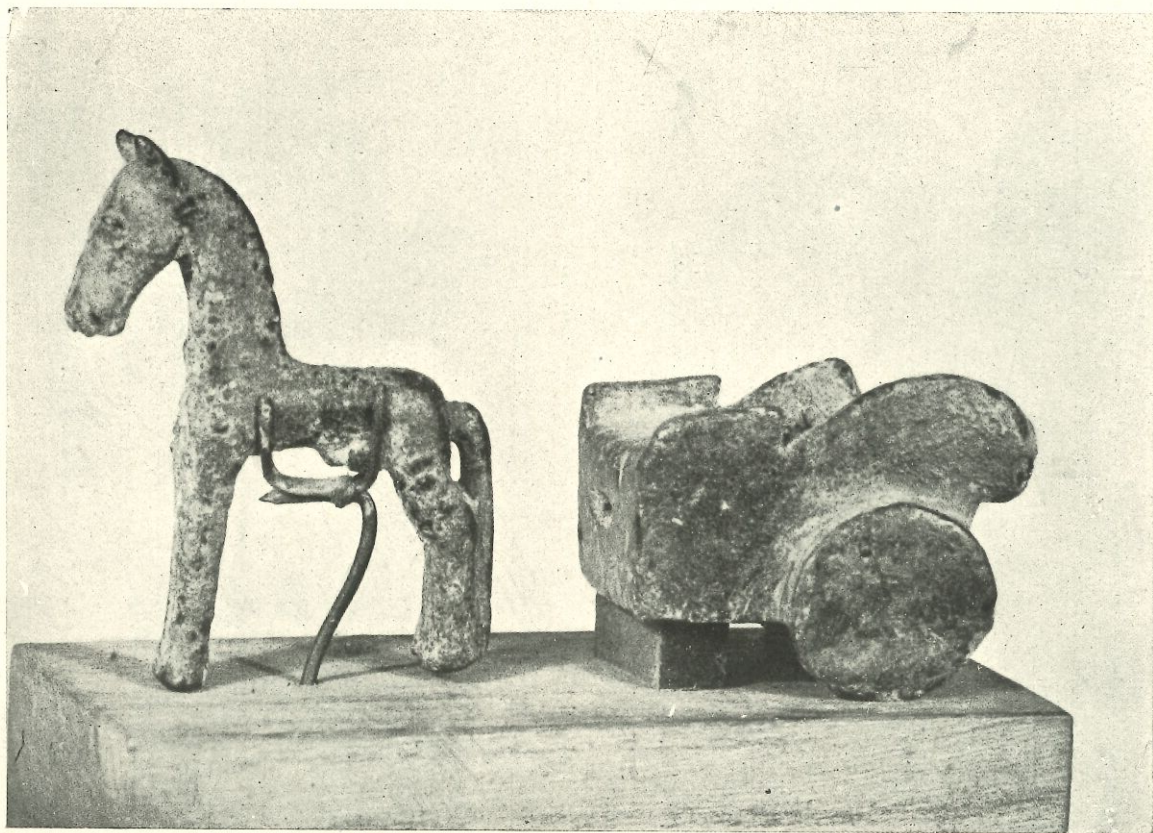
(2) El carro escabel mesopotámico, cuyas representaciones, en forma de figuritas de tierra cocida, han sido fechadas en el iv milenio antes de J. C., se compone de un asiento de una plaza, precedido de un antepecho lo bastante alto para proteger casi totalmente al conductor; por debajo corre el eje, al que van acopladas dos ruedas, que, probablemente para obtener facilidades técnicas, son representadas macizas. El carro caballete, todavía más ligero, es un verdadero caballete montado sobre ruedas, con un antepecho con orificios o no para pasar por ellos las riendas; el conductor montaba el caballete en lugar del caballo mismo. Sus figuraciones, también en tierra cocida, y con las ruedas macizas, son de una época semejante. Cuerpos formados con gran número de estos carritos debían constituir una verdadera caballería rodada. Sobre su finalidad militar caben pocas dudas. Véase Lefèbvre des Noëttes obra citada, págs. 28-29 y figs. 3-5 y 9-11. Ambos tipos de carro de guerra, a pesar de su antigüedad y de ser, al parecer, las más antiguas representaciones de carros que se conocen, dan la sensación de artefactos muy bien pensados y producto de una larga elaboración técnica.

los carritos representados en estos exvotos de Despeñaperros los creemos carros ligeros de transporte rápido, tirados por caballos y no por bueyes, extremo corroborado por el hallazgo, en el mismo yacimiento, de caballos uncidos en parejas, que es muy posible formasen unidad con estos carros, mientras faltan los bueyes.

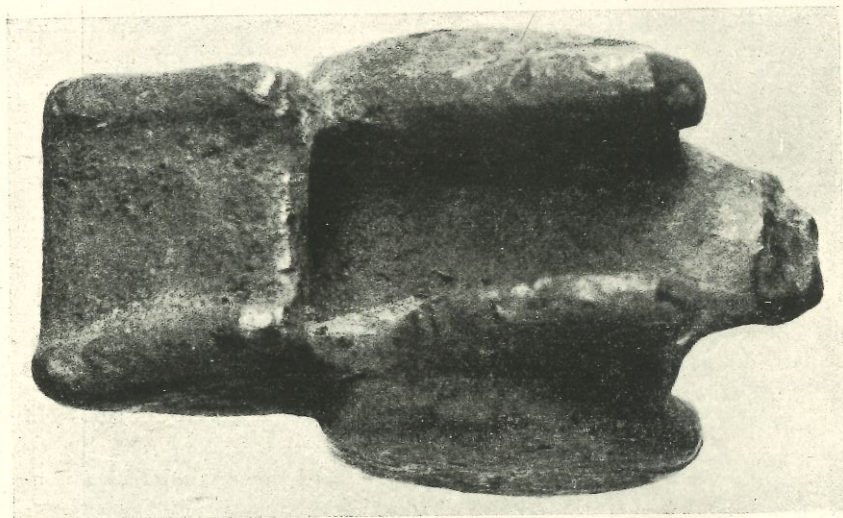
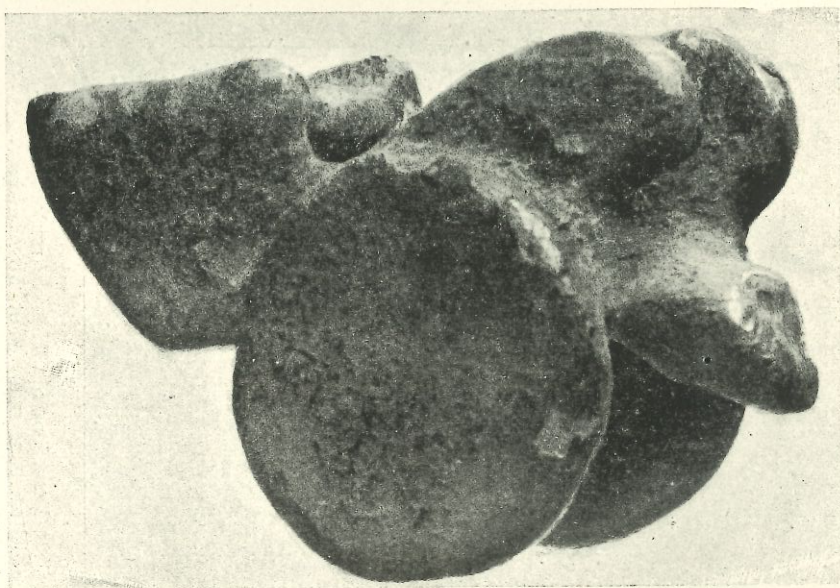
*Tercero.*—No conocemos de él más que el dibujo esquemático publicado por Forrer y la leyenda que lo acompaña. Es de bronce, como los anteriores. En la parte posterior destaca un asiento, parecido al de los ejemplares descritos, pero con barandillas laterales más altas; en la parte anterior protegen la caja del carro unas barandillas ovaladas, que hemos de ver bien desarrolladas en los ejemplares que estudiaremos a continuación; el eje corre por debajo de ésta, pero faltan las ruedas, que serían el elemento que, por comparación, nos daría una idea del tamaño del modelo.

*Cuarto y quinto.*—Representan el mismo tipo, aunque difieren en detalles. El tamaño de los exvotos, ambos fundidos en bronce, es semejante; el del Museo de Madrid mide 36 milímetros de largo por 28 de alto; el del Museo de Granollers, 32 milímetros de largo por 24 de alto. Son, por lo tanto, representaciones de tamaño minúsculo. Reproducen carros con asiento trasero y caja rectangular; aquél con leves rebordes a derecha e izquierda, a manera de barandillas incipientes, más marcadas en el ejemplar de Madrid que en el de Granollers; éste también con barandillas redondeadas, que Cabré, refiriéndose al ejemplar del Arqueológico Nacional, denomina en forma de esbozo de ala de pájaro (1), denominación todavía más justa aplicada al otro. El asiento del ejemplar vallesano queda más destacado, como montado al aire, lo que da al carrito una mayor esbeltez; las ruedas son en ambos macizas, proporcionalmente de mayor diámetro en el de Granollers que en el de Madrid, pues las de aquél, más pequeño, miden 18 milímetros, y las de éste sólo 17. La lanza, en el ejemplar de Granollers, está rota, pero se destaca su nacimiento como el de una barra bastante gruesa, aunque mucho menos que en los ejemplares uno y dos, estudiados antes; la forma

(1) Cabré califica estas barandillas de "respaldos laterales", término impropio, ya que la palabra respaldo implica lugar en el que se apoya la espalda, cosa aquí imposible precisamente por su carácter lateral, ya que, dada la estrechez del carro, no era dable sentarse perpendicularmente al eje.



Carrito de bronce del Santuario del Collado de los Jardines, Despeñaperros. Museo Arqueológico Nacional, Col. Sandars-Vives. Aumentado (longitud del carro, 36 mm.). (Fot. M. A. N.)



Carrito de bronce del Museo de Granollers, muy aumentado (longitud, 32 mm.).  
(Fot. Serra-Ráfols.)

en que se separa de la caja del carro. muy inclinada hacia abajo, aunque después se curvase en sentido opuesto, parece denotar que el carro estaba comúnmente inclinado hacia atrás, acaso más de lo que aparece en nuestra figura; este detalle no carece de importancia, pues esta posición es especialmente cómoda si el vehículo marcha velozmente, porque contribuye a afianzar al auriga en su asiento (1). El hecho de tener una sola vara central demuestra que llevaba uncidas dos caballerías. Si admitimos el tamaño de rueda de 80 centímetros, tendríamos carros tan ligeros como los examinados antes, impropios para el transporte pesado o para llevar varias personas; el asiento, indudablemente más cómodo, ya que es más profundo, no es más que de una plaza. La forma de estos dos carritos, especialmente el de Granollers, con su asiento destacado, sus barandillas bien acusadas en forma de ala de pájaro, su lanza ligera, se acomoda perfectamente a un tipo de pequeño carro de guerra; desde luego, bastante más que los carritos con apariencia de estar tallados en el tronco de un árbol.

*Sexto.*—Se trata de una ofrenda funeraria en barro cocido. Su cronología es muy imprecisa. Bencarrón, al parecer el nombre de una dehesa en el límite de los términos de Mairena del Alcor y Alcalá de Guadaira (provincia de Sevilla), es una estación arqueológica, como la mayoría de las españolas, semiexcavada, si es que puede llamarse excavación lo que se ha hecho en ella. Naturalmente, de hecho, inédita, ya que sólo por haber llamado la atención del excavador algunos objetos excepcionales aparecidos figura en la bibliografía arqueológica. Naturalmente también, no se publicará jamás lo aparecido en ella, ya que el excavador ha muerto y es probable no dejase notas, como lo es igualmente que no las tomase. Para no desnaturalizar todavía más el relato, copiamos en nota las palabras del descubridor (2).

(1) El carrito de Madrid no lo conocemos más que por documentos gráficos; de ellos parece deducirse que la lanza debe estar rota de raíz—Calvá dice: “carece él de lanza”—y que la existencia de una especie de orificio, probablemente accidental, en la parte posterior, indujo a error a quien lo montó sobre un pedestal de madera colocando una efigie de caballo en su parte trasera, caballo que en su actual disposición tiraría del carro en sentido opuesto a su dirección verdadera.

(2) J. Bonsor: “Los dioses de Los Alcores”. *AMSEAEI*, III, 1924, págs. 175-179, 2 figs. “Labrando el campo [de la dehesa de Bencarrón] hubo de levantar el arado, una urna cineraria, de la tierra negruzca de un quemadero. Esta urna, de un barro oscuro, tenía en el cuello, como única decoración, una serie de impresiones hechas con la uña, como suele

La urna, que no se publica, aunque se atribuye a la primera Edad del Hierro podría también ser ibérica o romana; en realidad, carecemos de elementos precisos para fecharla. El carrito, sobre cuyo tamaño no nos ilustra el autor, pues no da sus medidas, y el dibujo que acompaña carece de escala, tiene unas grandes ruedas macizas, al parecer una mayor que la otra, con botón interior y exterior bien destacados, todo ello cruzado por un eje de muy escaso diámetro; la caja está formada por un cuerpo en forma de pirámide truncada invertida, al parecer poco más largo que ancho, o igualmente largo que ancho; los bordes superiores son salientes, y por la parte posteroinferior tiene un entrante. La sensación que da es la de una cesta sobre ruedas. Si éstas hubiesen tenido, en el modelo que se imitó, el diámetro, que hemos tomado como módulo, de 80 centímetros, el carrito habría sido muy pequeño; en él apenas habría encontrado acomodo una persona encogida. Sobre la lanza nada hay que decir, puesto que es añadida por el señor Bonsor, pero es probable hubiese un pequeño orificio en la parte anterior del carrito, en el que el descubridor insertó su lanza. En cuanto a la supuesta carga, representada por abolladuras semiesféricas, nos inclinaríamos en el sentido de creer se trata de adornos de la caja del carro. Pero la pequeñez de éste, la falta de asiento en él, la forma de cesta de su caja, todo contribuye a que nos imaginemos estar ante la representación de un carrito de mano, destinado a la tracción humana y no a la animal.

\* \* \*

En conjunto tenemos, pues, representaciones que parecen de carros de guerra, de transporte ligero o de transporte con tracción humana.

verse en la alfarería neolítica. A estas vasijas tan bastas de la primera Edad del Hierro, tuve que llamarlas *indígenas* para distinguirlas de otras más finas del mismo tiempo, de los invasores celtas y cartagineses."

"Entre las cenizas de la urna, salió un carrito de barro cocido que estaba compuesto de tres piezas: las dos ruedas y la caja. A esta última, no tuve más para completar el juguete, que ajustarle una pequeña lanza de madera. En los bordes del carro se nota la distribución ordenada de nueve objetos semi-esféricos y otros tantos formando una segunda fila interior en las caras laterales. No se ha propuesto todavía una explicación aceptable sobre la clase de mercancía que representa llevar el carro; cojines, panes o si son adornos simulando remaches."

Los hallazgos andaluces, en las necrópolis de Tugia (1) y Galera (2), de fragmentos de carros verdaderos, no sus figuraciones, nos inclinamos a incluirlos en las mismas categorías. Pero el descubrimiento de roderas en muchos poblados ibéricos y el hallazgo de Montjuich demuestran que los habitantes prerromanos de la Península conocían y usaban igualmente la carreta de transporte pesado.

(1) Cabré, lugar citado.

(2) J. Cabré y F. Motos: "La Necrópolis ibérica de Tútugi (Galera)", *J. S. Exc.*, 24, 1919, págs. 34 y 78; Cabré: *La rueda*, etc., págs. 87-88.

P.I. IX. 5b

R. 10. 205

