

LAS REPRESENTACIONES DE CARROS DE LOS BUITRES (CAPILLA, BADAJOZ), EN LA CRONOLOGIA DEL ARTE ESQUEMATICO TIPICO

J. Bécares Pérez

RESUMEN: Se realiza una revisión crítica de las representaciones de carros de los abrigos V y X de Los Buitres de Capilla, habida cuenta de la importancia que se les ha concedido de cara a la datación del **arte esquemático típico**, ya que pueden considerarse como los principales responsables de la larga perduración que se suele atribuir a este ciclo artístico. Ponemos de manifiesto los problemas que existen para conferirles una datación concreta, y lo arriesgado de la utilización que se ha hecho de estos motivos, anómalos en el **arte esquemático típico**.

RESUMÉ: Une revision des représentations des chariots des abris V y X de «Los Buitres de Capilla» a lieu, compte tenu de l'importance qu'on leur a donnée face à la datation de l'**art schématique typique**, car ils peuvent être considérés comme les principaux responsables de la grande subsistance qui est normalement attribuée à cette cycle artistique. On remarque les problèmes pour donner une datation concrète ainsi que le danger de l'utilisation qu'on a fait de ces motifs, anormaux dans l'**art schématique typique**.

1. Introducción

Tratamos en este trabajo el tema de las representaciones de carros, que aparecen pintados en dos de los abrigos de Los Buitres (término de Capilla, Badajoz)¹, por la importancia que tradicionalmente se les ha conferido cuando se pretende determinar la atribución cronológico-cultural del **arte esquemático típico**.

Estas representaciones se encuentran en los abrigos quinto y décimo de dicha localidad. En el primero de ellos (fig. 1, A y 2) se ha pintado, en la parte izquierda del abrigo y a bastante altura del suelo (3 m. aproximadamente), una clara representación de un carro en el que los largueros paralelos que delimitan la caja están unidos por tres travesaños, y se curvan por delante para unirse formando un único y corto trazo, como indicación de la lanza, mientras que las ruedas se han representado

mediante dos semicírculos adosados a los largueros, y con dos cortos trazos para indicar el eje².

En el otro abrigo, el décimo, se han pintado hasta seis representaciones de carros en dos paneles contiguos (fig. 1, B a G y 3). Tres de ellos claramente con dos ruedas, de cuatro radios en dos casos, de travesaños o reja en el tercero. Otros dos carros se han considerado frecuentemente como de cuatro ruedas, pero tanto uno como otro son de difícil apreciación, por encontrarse muy borrado en un caso, y por estar en medio de una gran maraña de trazos y otras figuras en el otro; en el primero de ellos se reconocen dos ruedas de cuatro radios en la parte anterior, mientras que en la parte posterior lo que aparecen son dos arcos, con un desarrollo que supera el semicírculo, adosados a los largueros, con un travesaño en el interior de uno de ellos y dos arcos y un corto trazo en el otro, por lo que su interpretación como ruedas, aunque posible, no resulta evidente; en el segundo, el situado en medio de la aludida maraña, sólo se aprecia con claridad una de

¹ En la bibliografía son conocidos frecuentemente, de forma errónea, como los carros de Los Buitres de Peñalsordo, término este contiguo al anterior, y que fue utilizado por Breuil como punto de referencia para un grupo de abrigos localizados en los términos de ambos, lo que es sin duda la causa del equívoco (Breuil, 1933-35: t. II, 42).

² En este mismo abrigo existe otra representación en la que Breuil también veía un carro (BREUIL, 1917: 84, fig. 9) la cual nosotros desechamos por considerarla muy dudosa.

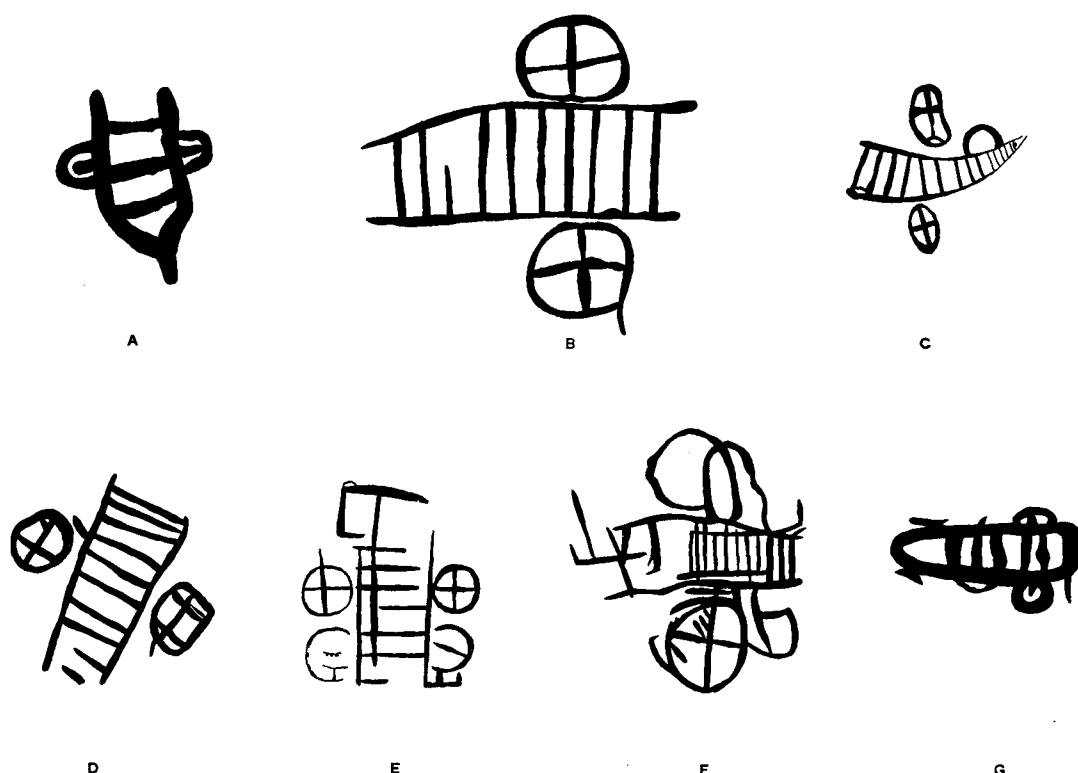


Figura 1. Carros de los Buitres de Capilla (Badajoz). A, carro del abrigo V; B, carro del abrigo X, panel izquierdo; C a G, carros del abrigo X, panel derecho. (según Breuil).

las ruedas, que es también de cuatro radios, mientras que en el lugar que debiera ocupar la otra aparece una maraña de trazos y de arcos o circunferencias demasiado irregulares para ser aceptados como tales sin objeciones. En el sexto carro se representan dos ruedas en la parte posterior, con la misma convencional perspectiva que en los casos anteriores, vistas de plano a los lados de la caja, mientras que en la parte anterior aparecen dos cortos trazos paralelos a los largueros, que en algún caso se han interpretado como otro par de ruedas vistas desde arriba. En este carro la caja se cierra por dos arcos en sus extremos, mientras que en el resto son abiertas y por lo general rectangulares, formadas por un par de largueros unidos por varios travesaños, con aspecto escaleriforme. En un caso se curvan los dos largueros hacia el mismo lado, en forma de cuerno, acercándose hasta casi converger.

El sistema para unir el tiro al carro no está claramente representado más que en el carro del abrigo quinto, en el que, como ya se ha indicado, se resuelve por medio de una corta lanza central, resultante de la unión de los largueros. De los restantes sólo los dos carros que se han supuesto de cuatro ruedas

poseen algunos trazos en uno de sus extremos que cabría interpretar como tales elementos: en uno de ellos por un largo trazo algo descentrado que, tras cruzar todos los travesaños de la caja, sobresale por delante y se remata por un trazo perpendicular que se prolonga con otros dos trazos en ángulo, y al que se ha interpretado como el yugo, lo que tampoco resulta claro; en el otro aparecen dos trazos paralelos a los largueros que sobresalen por delante, a los que se unen otra serie de trazos de difícil interpretación, sería un carro de varales en el que se habrían representado posiblemente también los arreo. En ninguno de los casos se ha representado el tiro.

El motivo que nos anima a tratar este tema no es otro que el de reflexionar sobre dicha serie de representaciones, dada la importancia que se les ha conferido de cara a la datación del arte esquemático típico, especialmente a la hora de determinar el final de este ciclo artístico; ya que son motivos que con frecuencia se han utilizado para alargar, de forma excesiva en nuestra opinión, la duración de este ciclo artístico.

Así Breuil, en sus primeros contactos con este tipo de arte, al estudiar la escena esquemática de la



Figura 2. Foto del carro del abrigo V de Los Buitres

cacería de ciervos de Cogul, lo atribuía al Paleolítico, por considerarlo inseparable del resto del conjunto levantino del abrigo, para el que él defendió siempre esa atribución cultural hasta la reunión de Burg Wartenstein en 1960. Y ello a pesar de que señala las similitudes con las decoraciones cerámicas de los Millares, de vasos metálicos de Europa central o de las fusayolas de Troya (BREUIL y CABRE, 1909: 10-11). Poco después lo asociaba al Aziliense, tras encontrarse ante las pinturas de Las Batuecas, a causa de sus múltiples grupos de barras y puntos (BREUIL, 1910: 370; y 1918-19: 20-25). Admitirá una atribución al Neolítico y al Calcolítico, aunque sólo para una parte de los conjuntos de este ciclo artístico y no sin bastantes reservas al principio, atribuyéndolas a los primeros contactos con los pueblos neolíticos, después de haber reconocido, en los abrigos del Gabal (Vélez Blanco) y los Gavilanes (Fuencaliente), pinturas que reproducían los ídolos que Siret encontraba en las necrópolis y poblados de estos períodos en el Sureste peninsular (BREUIL, 1912: 224; BREUIL y OBERMAIER, 1912: 25). Pero cuando estudia las representaciones de carros que nos ocupan las atribuye al Calcolítico y Edad del Bronce

(BREUIL, 1917: 86), concretando años más tarde que resultan “inconcebibles antes de un período muy evolucionado del Cobre, o alcanzando incluso al Bronce” (BREUIL, 1933-35: t. IV, p. 148).

Actualmente se acepta una larga perduración de este ciclo artístico que alcanza hasta finales de la Edad del Bronce (ACOSTA, 1986: 290), e incluso hasta bien entrada la Edad del Hierro (RIPOLL, 1968: 192; y 1983: 35; BELTRAN, 1975-76: 16; y 1983: 41), y muchos autores consideran a estas representaciones de carros que nos ocupan, como la evidencia clara de la gran perduración de este ciclo artístico, entre los que cabe citar a Almagro (1966: 193), Pilar Acosta (1968: 104 y 186), Jordá (1978: 129 y 131), Fernández-Miranda y Olmos (1986: 105-107 y 152), etc.

En cambio algunos otros prefieren no aceptar estos motivos como representaciones de carros, dadas las implicaciones cronológicas que conllevan, como hace Hernández-Pacheco, para quien esta interpretación no resulta convincente, “no tan sólo por las pinturas en sí, sino también por considerar a los pretendidos carros inadecuados al tipo de vida de los neolíticos; pues por lo demás, tienen el carácter de las otras pinturas neolíticas” (HERNAN-

DEZ-PACHECO, 1959: 559); o Camón Aznar, quien, con bastante imaginación, prefiere ver en las ruedas de los carros, estilizaciones antropomorfas que representan al clan o la tribu, indicando que, “con un criterio demasiado literal, se han interpretado estas figuras como carros, y nada menos que de cuatro ruedas, cuando la rueda difícilmente se conocería en España antes del 600 antes de J. C.” (CAMON AZNAR, 1954: 453).

2. Propuestas cronológico-culturales tradicionales

Intentemos entonces concretar la cronología de estas representaciones, en nuestra opinión claramente de carros, para lo que comenzaremos por revisar las distintas propuestas que se han realizado y los argumentos en los que se basan.

Breuil las dio a conocer por primera vez en 1917, indicando que están “superpuestas y asociadas a otros motivos semejantes a los de otras rocas neolíticas de Sierra Morena y de Extremadura”, y tras compararlas con algunos hallazgos de ruedas o representaciones de carros de Centroeuropa y Escandinavia, atribuidos a las edades del Bronce y del Hierro, considera, de pasada, a estas representaciones de Los Buitres y al carro representado en la estela de Solana de Cabañas, del que también se ocupa, como pertenecientes al Calcolítico y la Edad del Bronce, a la vez que apunta la pervivencia hasta este siglo de carros similares a los allí representados en distintas regiones de Europa y de la Península (BREUIL, 1917: 82 y 86).

Cuando se vuelve a ocupar de estos carros en su “corpus”, hace referencia a las mismas comparaciones (BREUIL, 1933-35: t. II, 65), y en el capítulo final del mismo, en el que trata de la fecha de la pintura esquemática, considera “que parecía difícil llevar (las representaciones de carros de Los Buitres) a una época muy anterior a la edad del Bronce” (BREUIL, 1933-35: t. IV, 138), añadiendo algo más adelante (pág. 148) que resultan “inconcebibles antes de un período muy evolucionado del Cobre, o alcanzando incluso el Bronce”.

Cabré en su estudio sobre “La rueda en la Península Ibérica” acepta, sin mayor discusión, la cronología de finales del Neolítico (?), según él, propuesta por Breuil (CABRE, 1924: 90).

En el estudio que Mario Cardozo dedica al carro votivo de bronce aparecido en Costa-Figueira (Vilela, Portugal), al buscar paralelos a las ruedas de travesaños con las que también aquella pieza está equipada, hace referencia a los carros pintados de Los Buitres, al tiempo que señala la perduración del uso de ese mismo tipo de rueda en la época actual en distintas partes del mundo, entre ellas en la región de Santarem y en el norte de España (CARDOZO, 1946). Cardozo acepta, sin crítica alguna, la adscripción cultural al “Eneolítico final o comienzos del Bronce” que Breuil atribuyera a los carros pintados (pág. 6), sin embargo propone para el carro de Costa-Figueira una fecha inmediatamente anterior a la romanización de la zona (pág. 27).

Emeterio Cuadrado se ocupa repetidas veces de las representaciones de carros pintados en los abrigos 5° y 10° de Los Buitres de Capilla, a lo largo de su trabajo sobre el carro ibérico, sus posibles orígenes y vías de penetración en la Península, desarrollado con motivo del descubrimiento y estudio de una representación de dicho tipo de vehículo, realizada sobre un bloque paralelepípedo de arenisca de la tumba 107 de la necrópolis del Cigarralejo (CUADRADO, 1955). En dicho trabajo, tras aceptar el descubrimiento de rueda y carro durante el cuarto milenio en el Próximo Oriente, propone una doble vía para su penetración en la Península. Una sería la vía europea por la que penetrarían sus tipos de rueda 3 y 4 (de diámetro robusto y de travesaños o reja): “casi a la vez se propagan estos tipos hacia Occidente, siendo la ruta de Asia Menor, Grecia, Danubio, Norte de Italia (ruedas de Mercurago), donde ya está en uso hacia el año 1800 a. de C.. Desde aquí por el Sur de Francia y posiblemente por los pasos occidentales del Pirineo, entran en España, donde las reconocemos en Peñalsordo (Badajoz), quedando, por decir así, fosilizados en Galicia y Portugal” (págs. 130-131).

Una vía igualmente europea defiende para la penetración de su tipo 5 (rueda de cuatro radios), por aparecer también pintada en el mismo yacimiento: “desde Suiza y Sur de Alemania entraría esta rueda en Francia y llegaría por los pasos occidentales de los Pirineos hacia el año 1000 a. de C., acompañada del tipo 3, a Badajoz (Pinturas de Peñalsordo)” (pág. 131). La otra vía de penetración



Figura 3. Foto del carro del abrigo X de Los Buitres, panel izquierdo

sería la mediterránea, a través de la cual nos llegarían estos inventos como fruto de comercio fenicio que dio lugar en torno al año 1100 a. de C. a la fundación de Gades.

Como fecha para las representaciones de los carros de Los Buitres Cuadrado propone la del 1000 al 900 a. de C.: “en principio, dada la fecha posible de las pinturas de Peñalsordo que estimamos en el 1000-900, las citadas ruedas y el carro, por tanto, debieron ser objeto de las relaciones de tipo atlántico de la Península” (pág. 131). Si bien algo antes ve como posible una fecha anterior: “las ruedas de tipo 4 (ruedas de travesaños) se encuentran en pinturas españolas en roca, hacia el año 1000 o más antiguas” (pág. 128), pero sin que en ningún caso aporte mayores argumentos para defender dicha datación.

Blázquez, al estudiar los carros votivos de Mérida³ y Almorchón, acepta sin discusión la cro-

nología propuesta por Cuadrado para las pinturas de carros que nos ocupan, así como su posible vía de penetración europea. Sin embargo, para las dos piezas a las que dedica su estudio, a pesar de considerarlas obra de “un pueblo de filiación centro-europea” (BLAZQUEZ, 1955: 49), defiende influencias mediterráneas debidas principalmente al comercio fenicio y una cronología del siglo V a. de C. (BLAZQUEZ, 1955). En un trabajo posterior, tras ratificarse en las influencias mediterráneas, principalmente de origen chipriota, fruto del comercio fenicio, eleva algo la cronología llevándola al siglo VII o VI a de C. para el carro de Mérida y algo anterior para el de Almorchón (BLAZQUEZ, 1976).

Martín Almagro en su obra *Las Estelas Decoradas del Suroeste Peninsular* también se refiere a los carros pintados de Los Buitres, dentro del capítulo en el que estudia las representaciones de carros que aparecen grabados en algunas de dichas piezas (ALMAGRO, 1966: 189-196). Este autor, a diferencia de Cuadrado (1955) y Blázquez (1955), que defienden un origen mediterráneo para los carros representados en las estelas extremeñas,

³ Este bronce había sido estudiado con anterioridad por Forrer (1923), en un trabajo exhaustivo sobre los carros prehistóricos conocidos y sus perduraciones históricas, en el cual también recoge las representaciones de Los Buitres en su figura 4, números 7 a 13, pero sin que hayamos podido localizar referencia alguna en el texto.

propone una mayor relación con los centroeuropeos de los campos de urnas, apoyándose para ello en lo que considera similares características, especialmente la presencia de cuatro ruedas que él interpreta en dichos vehículos, al considerar como tales a los asideros curvos de la parte posterior de la caja. Esto mismo le sirve para ponerlos en relación con los carros pintados a que nos venimos refiriendo: “este detalle nos permite enlazar los grabados de las estelas del Suroeste peninsular con los carros representados en las pinturas rupestres de la región de Cabeza del Buey” (ALMAGRO, 1966: 191). De todos modos tampoco descarta totalmente un posible origen mediterráneo.

Para Almagro las representaciones de carros grabadas en las estelas extremeñas son las más antiguas de las que se posee una datación relativamente segura, aportada por las armas y demás elementos que las acompañan (fíbulas especialmente), y para las que defiende una cronología posterior al 700, añadiendo que “no muy lejana fecha a estas estelas creemos debe darse a las representaciones de los carros pintados en las ‘Rocas de los Buitres’ de Peñalsordo” (ALMAGRO, 1966: 195-196), mientras que critica la fecha del 1000 al 900 a. de C. propuesta por Cuadrado, por carecer de razonamiento suficiente (pág. 193).

Pilar Acosta recoge las propuestas de Cuadrado y Almagro, indicándonos que “resulta interesante el poder afirmar la efectividad real de motivos rupestres pintados durante el I milenio”. No obstante puntualiza que esta fecha tan baja no puede generalizarse al resto de las pinturas de estos abrigos, ya que estos motivos corresponden a las últimas fases de los dos abrigos (ACOSTA, 1968: 104), aspecto sobre el que volveremos más adelante.

La mayor parte de los autores que han estudiado los carros de las estelas con posterioridad a Almagro, aceptan su propuesta y consideran coetáneos o relacionables a los carros de las estelas y a los de Los Buitres, entre los que cabe citar a Almagro Gorbea (1977: 185), Iglesias Gil (1980: 192), Bueno Ramírez et alii (1984: 479), Vaquerizo Gil (1985: 466) y a Fernández-Miranda y Olmos (1986: 105 y 152).

De lo expuesto no se deduce ninguna prueba segura y objetiva que nos permita datar estas representaciones. Y las posturas que se adoptan pueden resumirse en tres: 1^a.- Seguir la manifestada por

Breuil, quien se limita a aceptar para estos carros una fecha más tardía que la defendida hasta entonces por él para el resto de la pintura rupestre esquemática, ante la imposibilidad de aceptar la existencia de este tipo de vehículos en momentos anteriores a las etapas finales del Eneolítico. 2^a.- Aceptar la propuesta de Cuadrado, quien propone una fecha de hacia el año 1000 a. de C. para estas pinturas, aprovechándolas para fechar la posible llegada a la Península Ibérica de los distintos tipos de rueda representados en estas pinturas, la de cuatro radios y la de reja o travesaños. 3^a.- Seguir la propuesta de Almagro, para quien los carros de Los Buitres serían coetáneos de los de las estelas extremeñas, los carros más antiguos de los que se tiene una fecha relativamente segura, basándose para ello en la supuesta presencia de cuatro ruedas en unos y otros, extremo este que a pesar de ser rechazado hoy en día por todos los autores, no ha impedido que sea la propuesta que tiene una mayor acogida en la actualidad, y sobre la que reflexionaremos a continuación.

3. Los carros de Los Buitres y los carros de Las Estelas

Se hace por tanto necesario revisar las representaciones de carros grabadas en las estelas, para ver en qué medida pueden relacionarse con ellos los carros pintados de Los Buitres y si de ello se puede deducir una cronología similar para unos y otros, como se ha pretendido frecuentemente.

Hasta ahora, del medio centenar de estelas extremeñas, o tipo II de Almagro, que conocemos, aparecen representaciones de carros en quince de ellas (fig. 4), que son las de Las Herencias en la provincia de Toledo, las de Torrejón el Rubio I, Valencia de Alcántara II, Zarza de Montánchez y Solana de Cabañas en la de Cáceres, las de Monte Blanco, Fuente de Cantos, Cabeza del Buey I y II y la de Zarza Capilla en la de Badajoz, las de El Viso I, III y IV y la de Ategua en la de Córdoba, y por último la de Carmona en Sevilla.

Este conjunto de representaciones de carros obedecen, en líneas generales, a un mismo tipo formado por una caja liriforme, cerrada por delante y abierta por detrás, con dos asideros curvos en la

parte posterior, y con dos ruedas situadas en el centro de la caja, a excepción de el de Solana de Cabañas que tiene un segundo par dispuesto anómalamente en la parte anterior sobre la vara del carro, lo que se ha considerado frecuentemente fruto de la impericia del artista. La vara del carro es central y única, atravesando longitudinalmente a la caja en casi todos los casos. A los lados de la vara aparece representado el tiro compuesto por dos animales, que a pesar del tratamiento esquemático con que se han realizado, cabe interpretar como équidos más que como bóvidos. En algunos casos se han representado con trazos diferentes el fondo de la caja y la barandilla del carro, también aparecen ocasionalmente representadas las riendas, el yugo y en dos casos la rueda es claramente de cuatro radios. Reproducen sin lugar a dudas un tipo de carro de guerra, lo que es corroborado por el resto de los motivos que aparecen representados en las estelas, las armas del difunto, junto a los que sólo ocasionalmente aparecen elementos de adorno como fíbu-

las, espejos y peines. Estas representaciones reproducen prototipos bien conocidos de carros de guerra del Mediterráneo oriental, y más en concreto del Egeo, según defienden varios autores y muy especialmente Bendala (1977 y 1979).

La cronología propuesta para estas piezas por Almagro Basch fue del siglo octavo al quinto a. de C. (ALMAGRO BASCH, 1966: 208), pero actualmente se admite una mayor antigüedad que va del siglo X al VII a. de C., defendida por Almagro Gorbea (1977: 185), o aún más antiguas, de los siglos XI al VII, según Varela Gomes y Pinho Monteiro (1977: 196-197), si bien, al estar las representaciones de carros ausentes de las estelas de la variante A, a las que se considera más antiguas, habría que fecharlos a partir de las fases intermedias de su desarrollo. Ahora bien, las semejanzas de nuestros carros de Los Buitres con éstos de las estelas no dejan de ser más teóricas que reales, y se apoyan especialmente en la similar forma de resolver los problemas de perspectiva, ya que en los dos

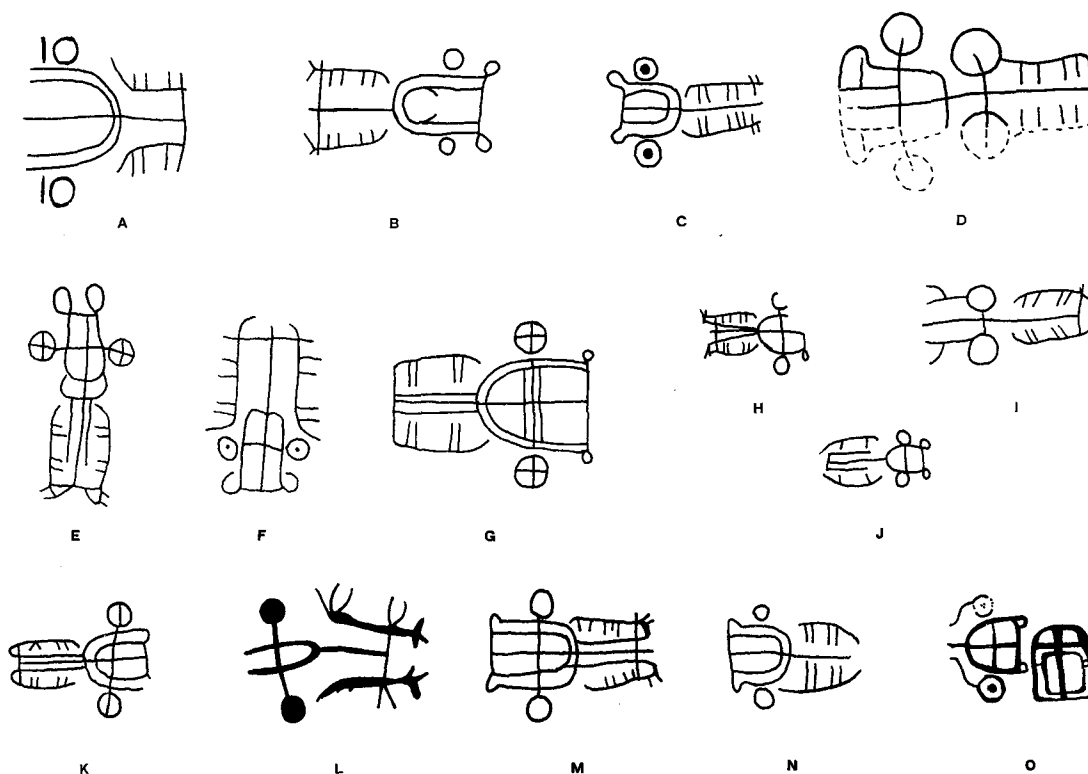


Figura 4. Carros de las estelas: A, Valencia de Alcántara II; B, Torrejón el Rubio I; C, Fuente de Cantos; D, Solana de Cabañas; E, Cabeza de Buey I; F, Carmona; G, Ategua; H, Cabeza de Buey II; I, El Viso I; J, Zarza de Montánchez; K, El Viso IV; L, El Viso III; M, Zarza Capilla; N, Las Herencias; O, Monte Blanco.

casos se ha utilizado el mismo convencionalismo, consistente en ofrecernos la caja vista desde arriba, mientras que las ruedas se han dibujado a los lados de ésta, como si se estuviesen contemplando desde los dos lados a la vez; pero esta forma de representar a los carros no implica coetaneidad o algún otro tipo de relación, puesto que la encontramos en representaciones de carros, tanto prehistóricos como más recientes, de regiones tan distantes como Escandinavia (GELLING y DAVIDSON, 1969: 14 Y 20), los Alpes (VERG-OSTERIETH, 1972) y el Sahara (LHOTE, 1982), común al arte de muy distintos momentos y culturas, aspecto sobre el que ya han incidido otros autores (FERNANDEZ-MIRANDA y OLMOS, 1986: 133).

Las diferencias radican especialmente en el tipo de carro representado, pues mientras en las estelas, como ya se indicó, el carro que aparece corresponde al tipo de carro de guerra con caja liriiforme, asideros curvos en la parte posterior, y con tiro representado, los de Los Buitres reproducen un carro de caja escaleriforme por lo general rectangular, abierto por delante y por detrás, con aspecto de carro de carga, en el que no aparece el tiro, y en la mayor parte de los casos tampoco la lanza para tal efecto. El único que ofrece algunas similitudes en su forma general es el del abrigo quinto, pero si lo analizamos con detenimiento resaltan de nuevo las diferencias: ausencia de asideros y de tiro, vara excesivamente corta, ruedas representadas como arcos en lugar de como círculos.

Si bien estas diferencias, o parte de ellas, han sido apuntadas ya con anterioridad por varios autores como Cuadrado (1955: 118), Almagro Basch (1966: 193), Celestino Pérez (1985: 51), Fernández-Miranda y Olmos (1986: 105) entre otros, en la mayor parte de los casos, no obstante se les ha considerado coetáneos, sin que se hayan ofrecido otros argumentos en su apoyo. En cambio para nosotros, esta serie de diferencias hace que resulte problemático mantener una misma cronología para unos y otros, en contra de lo que hasta ahora se ha venido manteniendo o aceptando. En apoyo de nuestra opinión cabe resaltar además, que seis de las estelas con carro (Cabeza del Buey I y II, Zarza-Capilla y El Viso I, II y IV) se han localizado en lugares muy próximos a las pinturas, en términos inmediatos o muy cercanos al de Capilla, por lo que cabría esperar reprodujesen un esquema semejante si en reali-

dad fuesen coetáneos, ya que los reproducidos en las estelas respetan un mismo esquema, a pesar de proceder de puntos bastante alejados en ocasiones. Tampoco encontramos razones que justifiquen estas diferencias en las distintas técnicas utilizadas, y en último caso sería en detrimento para el grabado, por la mayor laboriosidad que esta técnica requiere frente a la pintura. A esto hay que añadir la ausencia, tanto en los abrigos quinto y décimo de Los Buitres, como en los restantes de la zona, del resto de los elementos que conforman la temática compositiva de las estelas, consistentes principalmente en la representación de armas, tema enormemente escaso en el arte esquemático típico (ACOSTA, 1968: 107-109) y más aún si nos ceñimos a los tipos representados en las estelas.

4. Los carros de Los Buitres y los restos de carros pre y protohistóricos peninsulares

Visto lo problemático que resulta conferir una fecha a las representaciones de carros de Los Buitres a partir de estos mismos elementos grabados sobre algunas de las estelas, hemos intentado relacionarlos con otras evidencias, o indicios, de este tipo de vehículos aparecidos en la Península, tanto de carros reales como de sus representaciones, para ver si nos aportaban algo más de luz sobre el tema, intento que como se verá ha resultado poco menos que estéril⁴.

En primer lugar revisaremos los restos de carros que se conocen en la Península, comenzando por el más antiguo del que se tiene noticia, el carro aparecido en la tumba número 17 de La Joya, el cual formaba parte del ajuar de uno de los régulos tartésicos de finales del siglo séptimo a. de C. Es poco lo que de él conocemos, limitándose a algunos elementos metálicos de carácter decorativo y otros funcionales, especialmente los pasarriendas y un par de bocines o remates del eje de las ruedas. Nada se sabe de su aspecto ni de sus ruedas, que posiblemente no fueron introducidas en la tumba, a no ser que por estar realizadas totalmente en madera

⁴ Para el tema de las representaciones de carros, o partes de ellos aparecidos en la Península resulta fundamental el trabajo de Fernández-Miranda y Olmos (1986), del cual partimos y al que remitimos para completar tanto las referencias que aquí hacemos como la bibliografía sobre el tema.

podieran no habernos llegado nada de ellas. De todos modos pudo tener una forma similar a la de los carros de las estelas, según la opinión de su descubridor (GARRIDO y ORTA, 1975: 205), habida cuenta de su procedencia de un mismo foco cultural, y la repetición en esta tumba de varios de los elementos que aparecen representados en ellas, como armas, espejos, peines, etc. Todo ello hace que no nos aporte ningún elemento nuevo para el fin que nos proponemos.

Con las piezas del carro aparecidas en este yacimiento hay que relacionar otra serie de hallazgos, por lo general de menor importancia pero que evidencian la posible existencia de otros carros en la Península, vinculables en algún caso a la misma cultura tartésica, más frecuentemente ya a la ibérica, recogidos por Fernández-Miranda y Olmos (1986: 89-96) sobre los que no nos detendremos, ya que al no conocerse tampoco su aspecto, no nos aportan ningún elemento nuevo al tema que nos ocupa.

Mayor número de datos nos aportan los restos de carros aparecidos en una serie de yacimientos ibéricos, por lo general necrópolis, que nos permiten conocer algo mejor las características del carro utilizado por esta cultura. El mayor lote hasta ahora conocido procede de la necrópolis de Toya (Jaén), donde ya en las primeras décadas de este siglo Cabré recuperó, durante la excavación de varias de sus tumbas, restos de ruedas consistentes en sus refuerzos metálicos, lo que le permitió realizar dos reconstrucciones diferentes de su forma, si bien con características muy similares, que daban ruedas de seis radios con estrecha llanta y diámetros de 78 y 80 cm. (CABRE, 1924: 84-87).

Más recientemente, debido a trabajos de acondicionamiento para la visita turística de la más importante de sus tumbas, en cuyo interior Cabré había localizado dos de las ruedas por él estudiadas, aparecieron en sus inmediaciones restos de otras dos ruedas que en líneas generales coinciden con las recuperadas por Cabré, también de seis radios y llanta estrecha, pero en éstas el diámetro es mayor, en torno a 95 cm. y los radios están reforzados mediante forros de hierro en toda su longitud, mientras que en las halladas por Cabré dicho refuerzo no alcanzaba más que a su mitad aproximadamente (FERNANDEZ-MIRANDA y OLMOS, 1986: 49-65). A pesar de todo, poco más sabemos de la estructura general del carro, pero queremos

señalar que junto a las ruedas aparecieron otras piezas metálicas, que han sido interpretadas como posibles rebordes curvados de la barandilla del carro, o como los asideros posteriores presentes en los carros de guerra, lo que los aproximaría al tipo de carro de guerra, como los de las estelas, o también posiblemente a los carros ibéricos que conocemos a través de las miniaturas votivas, por lo general procedentes del Collado de los Jardines, y en especial a los que poseen laterales en forma de alas, en cualquier caso bastante diferentes de los carros de Los Buitres, tanto por el tipo de rueda, como por su aspecto.

Otros restos de ruedas han sido identificados en distintos yacimientos de esta cultura, en algunos casos muy similares a las anteriores, como en las necrópolis de Tútugi (Galera) y Baza, ambas en Granada, en otros casos de una tipología diferente, como las ruedas macizas aparecidas en Montjuic (Barcelona) y El Amarejo (Albacete) (FERNANDEZ-MIRANDA y OLMOS, 1986: 70-79), pero que en ningún caso nos aportan elementos nuevos que nos permitan relacionarlos con los carros de Los Buitres.

Mayor interés nos ofrecen los restos de rueda aparecidos en Guadalaviar (Teruel), a tenor de la reconstrucción propuesta por Fernández-Miranda y Olmos (1986: 87, fig. 20), según la cual corresponderían a una rueda de reja, similar a las de uno de nuestros carros. Por desgracia no se conoce la datación ni el contexto de esta rueda, pero su aparición en un majano, según reza junto a los restos depositados en el Museo del Servicio de Investigaciones de Valencia (FERNANDEZ-MIRANDA y OLMOS, 1986: 84-86 y lám. XV), nos hace sospechar una datación relativamente reciente. De todos modos hay que recordar que una solución similar, consistente en un diámetro robusto reforzado por travesaños, es la utilizada en una de las ruedas de Mercurago y también en el carro de Costa-Figueira, lo que pone de manifiesto la antigüedad de este tipo de rueda, pero la perduración de ruedas de este tipo hasta el presente en distintos puntos de la Península, como ya ha sido puesto de manifiesto por distintos autores, no nos permite fijar la cronología de los carros de Los Buitres, basándonos en la utilización de este mismo tipo de rueda.

Otra serie de piezas que nos aportan datos sobre el aspecto del primitivo carro ibérico, son los carros votivos de bronce procedentes en su mayor

parte del santuario del Collado de Los Jardines, en Despeñaperros (Jaén), que tanto en su variante que se ha dado en llamar de “tronco de árbol”, como la de “alas de pájaro”, reproducen un carro ligero, para transportar un corto número de personas, una o dos posiblemente, cerrado en la parte de atrás por un pequeño banco corrido y abierto por delante, que tampoco tienen nada que ver con los que ahora nos ocupan (FERNANDEZ-MIRANDA y OLMOS, 1986: 117-122).

Igualmente nos ilustra sobre la forma de los primitivos carros ibéricos, el carro reproducido sobre un bloque pétreo de la necrópolis del Cigarralejo, también de carácter votivo y al que ya nos hemos referido anteriormente, el cual ofrece algunas similitudes, ya señaladas, con el carro representado en el abrigo quinto de Los Buitres, pero también hay que anotar marcadas diferencias, como son la ausencia de tiro y la diferencia en el modo de representar las ruedas. Además ya señalaba Cuadrado al estudiarlo que reproducía un tipo de carro muy similar al que aún pervive en distintas zonas de la Península (CUADRADO, 1955: 121 y 133), con lo que esta pintura tanto podría reproducir un carro ibérico similar al del Cigarralejo, como uno de los carros que con ciertas similitudes han perdurado hasta nuestros días, por todo lo cual tampoco esta pieza nos resuelve el problema de la datación de nuestros carros.

Otra representación de un carro ibérico encontramos sobre una de las caras de un *pondus* de Azaila (CABRE, 1924: 78, fig 13), que en este caso parece ya más evolucionado, al estar tirado por una cuádriga y poseer ruedas de ocho radios, pero tampoco encontramos nada en él que nos permita relacionarlo con los de Los Buitres.

Existen otras tres piezas, que han sido consideradas como votivas por unos autores, rituales por otros, consistentes en plataformas con ruedas que soportan una escena o serie de personajes, son los llamados carros de Mérida, Almorchón y Costa-Figueira, estudiados por distintos autores (CABRE, 1924; FORRER, 1932; CARDOZO, 1946; y BLAZQUEZ, 1955 y 1976, entre otros), con los que tampoco podemos poner en relación a nuestros carros, ya que sobre ellos no aparece ningún motivo comparable a las figurillas montadas sobre estas tres piezas de bronce, ni tampoco son semejantes en su aspecto o su estructura. También parecen tener un carácter ritual una serie de representaciones de

carros como las de Almodóvar del Río, Illescas, Cancho Roano, etc., pero nada encontramos en ninguno de ellos que nos permita emparentarlos con los de Los Buitres, a pesar de que para el primero de ellos se han buscado paralelos en los de Los Buitres, debido a sus cuatro ruedas (FERNANDEZ-MIRANDA y OLMOS, 1986: 110), lo que en ningún caso consideramos suficiente para concederles una misma atribución cronológica o cultural.

Como se puede ver tras repasar los restos de carros que conocemos en la Península, tampoco se ha podido fijar, ni tan siquiera de forma aproximada, la cronología o atribución cultural de los carros de Los Buitres de Capilla, en unos casos por el desconocimiento de su aspecto general, en otros por las marcadas diferencias formales.

5. Los carros de capilla y el resto del arte esquemático

Intentemos por último ver si cabe atribuir una cronología determinada a las representaciones de carros, por su relación con las otras figuras del abrigo y con el resto del **arte esquemático típico**.

Por lo que respecta a la situación de las pinturas de este grupo de carros con relación a las restantes de los respectivos abrigos, tenemos que, el carro del abrigo quinto se encuentra aislado y a mayor altura que las restantes pinturas de la parte izquierda del abrigo, por lo que poco podemos decir en cuanto a la cronología relativa de este motivo con respecto al resto de pinturas que le acompañan; no obstante Breuil lo incluye en la última fase, de color rojo intenso (BREUIL, 1933-35: t. II, p. 55), de las siete u ocho que diferencia en el abrigo.

En cambio los carros del abrigo décimo se encuentran claramente superpuestos al resto de los motivos, como ya indicara Breuil (1917: 82; y 1933-35, t. II, p. 59-65), quien los incluye en su séptima fase, de color rojo más o menos vivo, posición relativa que hemos podido constatar personalmente, si bien no resulta fácil mantener las múltiples fases propuestas por él, ya que los cambios de coloración señalados por Breuil podrían atribuirse con frecuencia, más a los cambios de color de la roca soporte y de conservación de las figuras, que a la utilización de diferentes colores.

De esta posición relativa tampoco podemos deducir una atribución cronológica o cultural espe-

cialmente valiosa, ya que sólo nos indica que fueron las últimas en ser pintadas, sin que sepamos si el tiempo transcurrido entre el momento en que se pintaron los carros que nos ocupan y los motivos infrapuestos pasaron días, años, siglos o incluso milenios, pues la experiencia nos muestra que el grado de absorción del color por la roca no es un claro indicio de su antigüedad, ya que puede ser semejante para pinturas claramente prehistóricas y para otras realizadas en épocas mucho más reciente. Esto puede comprobarse claramente, entre otros lugares, en la Cueva del Cristo de Las Batuecas (La Alberca, Salamanca), donde encontramos un conjunto, formado por soliformes, pectiniformes, un escaleriforme y buen número de barras y puntos, correspondiente sin lugar a dudas al **arte esquemático típico**, recubierto por otro complejo motivo rectangular, también absorbido totalmente por la roca, en el que se puede reconocer una temática propia del Barroco, datable en el siglo XVII o más probablemente en el XVIII (BECARES, 1991: p. 76, f. 5), con claros paralelos en monumentos sal-

mantinos, como la espadaña del ayuntamiento en la Plaza Mayor, la portada de la antigua Facultad de Medicina o la ventana del Convento de las Adoratrices.

Si acudimos al resto de los conjuntos pertenecientes a este ciclo artístico, nos encontramos que son las únicas representaciones claras de carros pintadas en los aproximadamente novecientos abrigos que actualmente se conocen en la Península. Pues si bien se han señalado otras cuatro representaciones de este tipo de vehículo, en todos los casos se plantean algunos problemas para su aceptación como carros, los cuales pasaremos a analizar a continuación.

La primera de ellas fue señalada por Manuel León Gil y Ramón García-Verdugo Rubio en el Abrigo de Juan (fig. 5, A), situado en la ladera sur de la Sierra de San Serván. Se trata de la representación de un escaleriforme en posición horizontal, compuesto por cuatro travesaños, los dos largueros con otros dos trazos paralelos a ellos y un motivo circular con dos ejes cruzados perpendicularmente,



Figura 5. Carros pintados de: A, Abrigo de Juan; B, Sésamo; C, Congosto de Olvena (dibujo a partir de diapositiva). Según: A, León Gil y García Verdugo; B, Gutiérrez y Abelló).

a modo de rueda de cuatro radios, situada por debajo del escaleriforme, próxima a su extremo izquierdo, pero en nuestra opinión demasiado lejos y en una posición un tanto anómala para que pueda aceptarse su interpretación como representación de carro, además de presentar una sola rueda, lo que hace más difícil su interpretación como dicho vehículo (LEON GIL y GARCIA-VERDUGO, 1983: 54 y lám. 23). Personalmente creemos que se trata simplemente de un escaleriforme y un motivo circular con dos ejes cruzados, temas ambos frecuentes en el arte esquemático típico.

La segunda posible representación de carro, ha sido propuesta, con algunas reservas, por José Avelino Gutiérrez González y José Luis Avelló Álvarez para la figura 5 del conjunto B de Sésamo, en Vega de Espinareda (León) (fig. 5, B). Se trata de un motivo circular con dos travesaños cruzados en ángulo recto, en forma de rueda de cuatro radios, de la que parten hacia la izquierda dos trazos horizontales, colgando a su vez de ellos otros trazos verticales, que en varios casos se llegan a unir a los tra-

zos horizontales (GUTIERREZ GONZALEZ y AVELLO ALVAREZ, 1986: 24-25). De nuevo nos encontramos con una representación en la que sólo se aprecia una rueda, a la que se le asocian una serie de trazos que tanto podrían interpretarse como un tectiforme o la esquematización de dos cuadrúpedos mediante dos pectiniformes, como ya señalaron los autores de su estudio, pero en la que no resulta evidente su interpretación como carro y sí bastante arriesgada.

Algo más fácil resulta la aceptación como representación de carro para uno de los dos motivos restantes, ambos pintados en un mismo panel del Congosto de Olvena, Huesca (BALDELLOU, 1987: 75) (fig. 5, C y 6). El primero está formado por dos motivos circulares concéntricos, ampliamente atravesados por dos trazos horizontales, que vienen a entrecruzarse por la parte derecha con las patas posteriores de un cuadrúpedo, que por su aspecto parece tratarse de un équido. El carro estaría visto de lado, y resultaría de considerar las dos circunferencias como las dos ruedas, una sobresa-



Figura 6. Foto de los carros del Congosto de Olvena (Huesca).

liendo por fuera de la otra, y los dos travesaños que las cruzan, los largueros del bastidor del carro, que se prolongarían por delante como varaes, por donde estaría sujeto al tiro.

No obstante aparecen además una serie de detalles, como las riendas, representadas por dos finos trazos que parten de la cabeza del posible caballo, una hacia la parte media del carro, la otra hacia un antropomorfo de brazos en arco, situado por debajo del carro y a la altura del tiro, el cual presenta la particularidad de tener representado, por medio de finos trazos, tanto el cabello, como los dedos de manos y pies. A éstos se asocian otro antropomorfo de tamaño similar al anterior, y otros dos más pequeños formando pareja, uno de ellos con un amplio tocado, posiblemente de plumas, y el otro también con los dedos de las manos y pies manifiestamente indicados.

Completan la escena dos círculos con su interior ocupado por múltiples puntuaciones, algunos otros cuadrúpedos de los que uno parece pudiera representar un perro que marcha al lado del carro, mientras que los restantes pudieran tratarse de representaciones de cabras, por la amplia y curvada cornamenta. Por último estaría la otra supuesta representación de carro, menos claro que el anterior, ya que las ruedas no se aprecian con claridad, pudiéndose interpretar a partir de dos trazos algo curvados, dispuestos por encima y debajo de dos largos trazos que se curvan a su vez hacia abajo en su extremo izquierdo, mientras que en el derecho vuelven a entrecruzarse con otro cuadrúpedo, o posiblemente dos marchando uno delante del otro. En este caso la interpretación como carro no resulta tan evidente, por no estar claramente especificadas las ruedas, y porque la curvatura de los largueros nos hace pensar en que se tratase de la representación de una rastra, interpretación que también pudiera encajar al otro motivo, aunque con más reservas.

En cualquier caso el conjunto presenta una serie de detalles y una composición en escena, a los cuales no estamos acostumbrados en el arte de este ciclo artístico, circunstancia en cuanto a detalles y representación de escenas que encontramos en algún otro conjunto de esta provincia, en concreto en el abrigo de Barfaluy I (BALDELLOU, 1987: 77), donde se puede apreciar un hombre reposando en una especie de camilla, con las piernas flexionadas, mientras que otro parece alejarse por la dere-

cha, ambos de trazo delgado y con los dedos manifiestamente indicados, detalles que se repiten en algún otro antropomorfo del yacimiento.

Todo ello nos hace que dudemos de la inclusión de algunos de estos conjuntos dentro del **arte esquemático típico**, pudiendo ser que nos encontremos ante conjuntos pertenecientes a un ciclo artístico diferente y hasta ahora no definido, diferente también del **arte levantino**, el cual sí bien suele ofrecer escenas y en ocasiones detalles puntuales, no utiliza las formas que encontramos en estos conjuntos, más esquemáticas y toscas, similares por otro lado a las que son frecuentes en el ciclo que nos ocupa.

Por último analizaremos un par de representaciones de carros, en este caso grabadas, por si nos pudieran proporcionar algo más de luz sobre el tema ya que el primero de ellos es quizá el que más similitudes formales ofrece con los carros de Los Buitres.

Se trata de la representación de un posible carro que aparece grabada sobre una roca horizontal de pizarra de Vegas de Coria, dentro de la Comarca de Las Hurdes (Cáceres) (SEVILLANO, 1976, y 1991: 88 a 95). En dicho grabado se pueden apreciar un buen número de círculos, uno de ellos con tan sólo una cazoleta en su centro, otros con varios radios en su interior, variando en número desde cuatro a diez y nueve radios, dos círculos más con trazos en su interior, dispuestos al igual que los elementos de la rueda de reja, con tres travesaños en un caso y dos en el otro; también varios esteliformes con diferente número de radios y con su centro ocupado en algún caso por una pequeña cazoleta; además un grupo de escaleriformes cuyo número de travesaños oscila entre tres y diez y siete, tres cruces que en dos casos están rematadas por las siglas INRI, la palabra JOSE, en mayúsculas y subrayada, y por último algunos rectángulos, ángulos y trazos sueltos.

La posible representación del carro (fig. 7, A) resulta de la asociación del mayor de los escaleriformes, con dos de los círculos radiados, de diez y seis radios cada uno de ellos y con sendas cazoletas en sus centros. La disposición de estos elementos resulta un poco anómala, ya que ambas ruedas están dispuestas a un mismo lado del escaleriforme y a diferente distancia, lo que unido a la asociación también de algunos otros esteliformes, ruedas radiadas de menor tamaño y otra serie de trazos, hace que

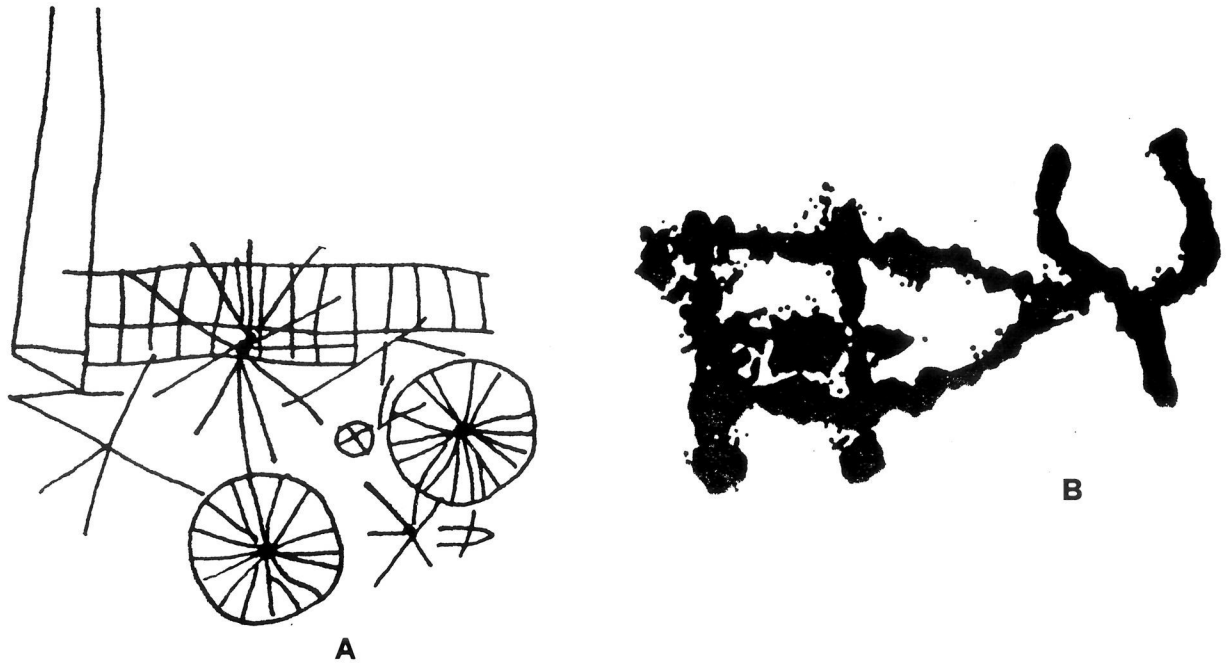


Figura 7. Supuestos carros grabados de: A, Vegas de Coria; B, Carro de Escoural. (Según: A, Sevillano San José; B, Varela Gomes y Farinha dos Santos).



Figura 8. Foto del dudoso carro de Escoural.

haya que considerar dicha interpretación sólo como posible. De todos modos, la existencia de dos largos trazos que se unen en ángulo recto con los extremos de los largueros del escaleriforme, y que pueden interpretarse como los varaes de un carro doblados hacia arriba, vienen a reforzar su interpretación como carro.

Otro problema nos lo plantea la cronología de estos grabados, pues si bien pertenecen al conjunto de Las Hurdes, estudiado por Carmen Sevillano, al que esta autora fecha en líneas generales entre el Bronce Final y la romanización de la zona (SEVILLANO, 1991: 197), en este caso hay grabados evidentemente posteriores como ella misma ha señalado (SEVILLANO, 1976). Así, mientras algunos motivos que están realizados mediante picoteado, técnica a la que en algún caso se asocia la incisión o la abrasión, tienen aspecto de ser claramente antiguos, especialmente el círculo con una cazoleta en su interior, el que presenta un diámetro y dos travesaños como en las ruedas de reja, y algunos otros del cuadrante superior izquierdo del calco, en cambio otros son claramente recientes, como las cruces, la palabra JOSE y algunos escaleriformes y círculos radiados que ocupan la mitad superior derecha del calco, lo que resulta evidente no sólo por los motivos representados, sino también por el tipo de surco en V y la ausencia de pátina y de líquenes, si bien hay que señalar que esta zona estaba recubierta por tierra lo que impide la formación de éstos. Sin embargo el motivo que más nos interesa, el supuesto carro, ocupa una zona intermedia entre un conjunto y otro, y está realizado también por un surco inciso en V de profundidad similar a la de algunos de los grabados recientes, pero en cambio, está más patinado y recubierto de líquenes, al no estar protegido por la tierra, lo que le da un aspecto de relativa antigüedad. De todos modos el gran número de radios que poseen sus ruedas viene a contradecir dicha antigüedad, sin que seamos capaces de proponer para él una datación concreta, pero difícilmente podría considerarse como prehistórico.

De nuevo nos encontramos sin poder aproximarnos a la cronología de los carros de Los Buitres, pues si en este caso sí existe alguna similitud formal, sin olvidar que la diferencia en el número de radios de las ruedas es importante, lo que nos falta ahora es una datación concreta, siendo bastante posible que esta hipotética representación de carro sea relativamente moderna.

Más recientemente se ha dado a conocer otra posible representación de carro dentro del término de Montemor-o-Novo. Se trata de uno de los grabados del Santuario Exterior de Escoural, situado en la parte superior del cerro donde se abre la conocida gruta de Escoural, y en la zona inferior de la roca 9, según la denominación de sus descubridores (GOMES, GOMES y SANTOS, 1983).

Dicha representación consiste en un cuadrado al que se adosa por el lado derecho un triángulo, asociándosele además cazoletas por la parte inferior, en la prolongación de los lados del cuadrado y alguna más en el interior, y un bucráneo en el vértice libre del triángulo, a la derecha del conjunto (fig. 7, B y 8).

Rodean a este motivo un buen número de otros bucráneos de diferentes tipos (20 en total) y de cazoletas de distintos tamaños (37 en total), así como algunos círculos, semicírculos, líneas simples y manchas indefinidas (GOMES, GOMES y SANTOS, 1983: 295 y cuadro de la pág. 297). El conjunto además queda fechado al estar recubierto en parte por la muralla del poblado correspondiente al Calcolítico medio, lo que indica su anterioridad, así como posiblemente su pérdida de significado ya en ese momento, tanto por recubrir la muralla a las rocas con grabados, como por la posible rotura de alguno de los conjuntos para la mejor cimentación de ésta y el aprovechamiento del material en su construcción.

De aceptar la interpretación de este motivo como carro, ello implicaría la presencia de esta clase de vehículos en nuestra Península, o al menos en este área, ya en los momentos finales del Neolítico o en el Calcolítico inicial, lo que al menos por el momento resulta bastante problemático, sin que tengamos hasta ahora otros datos que lo apoyen. En favor de esta interpretación los autores recogen una serie de representaciones de carros de distintos lugares de Europa, que en ocasiones han sido atribuidos al Neolítico final y al Calcolítico (GOMES, GOMES y SANTOS, 1983: 300-302), pero pertenecientes a áreas culturales para las que no se conocen relaciones culturales con la Península durante esos períodos. Además dichas atribuciones culturales discrepan de las frecuentemente aceptadas para la aparición del carro en la Europa occidental (PIGOTT, 1968; BERG-OSTERRIETCH, 1972: 17; FERNANDEZ-MIRANDA y OLMOS, 1986: 129).

De todos modos, y a falta de datos más fidedignos, nos resulta problemático, al menos por el momento, aceptar esta significación para el aludido motivo, a pesar de que vendría bien a nuestros planteamientos, y de ser así no sería necesario retrasar el final del **arte esquemático típico** por la presencia de carros en los abrigos de Los Buitres, aunque hay que recordar que las diferencias formales entre éste y los pintados son bastante acusadas; pero de todos modos una representación tan problemática no nos parece prueba suficiente para demostrar la existencia de carros en la Península en fechas tan tempranas.

Hay que señalar además que cabrían otras interpretaciones más acordes con el conjunto, como sería la representación de un bóvido, en el que el cuadrado sería el cuerpo, el triángulo el cuello, las cazoletas de la parte inferior indicarían las patas y el bucráneo la cabeza; ahora bien, sin que consideremos que esta interpretación tenga mayor grado de verosimilitud que la defendida por sus descubridores, ofreciéndola únicamente como ejemplo de las diferentes posibles interpretaciones.

6. Reflexiones finales

Como se habrá podido ver, después de analizar tanto los restos de carros prehistóricos y protohistóricos, los carros votivos, y las representaciones de estos tipos de vehículos sobre las estelas, o en el arte rupestre, tanto grabado como pintado, nos encontramos con que no resulta clara una atribución cronológica o cultural concreta, puesto que las diferencias formales los alejan de los carros más antiguos que conocemos en la Península, para los que no cabe duda sobre su interpretación como dichos vehículos, los de las estelas.

Sobre la posibilidad de una mayor antigüedad de estos vehículos, que estuviese más acorde con la atribución cultural y cronológica que sugieren el resto de la temática de este ciclo artístico, y muy especialmente los ídolos, centrada en el Calcolítico, las propuestas que han sido ofrecidas, el carro de Escoural y el del Congosto de Olbena, no están exentos de serias dudas, en un caso sobre su interpretación, y en otro sobre su atribución a un ciclo artístico concreto. Por otro lado, resulta muy sugerente la propuesta de Mario Varela y sus colaboradores, sobre la importancia que la aparición de estos vehículos, pudo tener en el desarrollo que se produ-

ce en la transición del Neolítico al Calcolítico (GOMES, GOMES y SANTOS, 1983: 300), lo que conllevaría además el aprovechamiento de la fuerza de trabajo de los animales, bóvidos especialmente, propuesta que fue apoyada también por Joaquina Soares y Carlos Tavares en el Coloquio Internacional "Arte Pré-histórica: Nos 25 anos da descoberta da Gruta do Escoural", celebrado en octubre de 1988, en el que presentamos una primera elaboración de este trabajo, pero esto ha de ser corroborado con pruebas adicionales, como podría ser el análisis de las modificaciones óseas que se producen en las patas de los animales por los esfuerzos de tracción (GHETIE y MATEESCO, 1971), ya que la supuesta representación del carro de Escoural, no parece una prueba suficiente.

Otra posibilidad que cabe tener en cuenta sobre las representaciones de carros de Los Buitres de Capilla, es que se traten de repintados de una época incierta, que nada tengan que ver con el resto de pinturas del ciclo del **arte esquemático típico**, ya que son bien conocidos conjuntos en los que se ha pintado en distintos momentos, incluso claramente en momentos recientes; sírvanos citar: el ya aludido motivo barroco representado sobre la parte principal de la Cueva del Cristo, el letrero escrito sobre el panel principal del Canchal de las Cabras Pintadas, al que ya hacía alusión Antonio Ponz en torno a 1778 (BECARES, 1991: p. 67, f. 5 y lám. I, 1), ambos en Las Batuecas, el conjunto de Peña Minguvela, en Ojos Albos (Ávila) (GONZALEZ-TABLAS, 1980) o los barcos de Laja Alta (BARROSO, 1980), y si nos referimos a otros ciclos artísticos, podríamos citar el conocido jinete del Cíngle de la Gasulla, la escena de doma de caballo de Selva Pascuala, o un grupo de figuras de la Peña del Escrito (Boniches, Cuenca), entre las que cabe resaltar el dibujo de un gato absolutamente actual, el cual se encuentra en un grado de absorción por la roca, similar al de las figuras levantinas, si bien en este caso con un color más claro, marcadamente diferente.

En apoyo de esta hipótesis hay que tener en cuenta que son elementos únicos y extraños al resto del conjunto de aproximadamente novecientos abrigos con pinturas de este ciclo, en los que además la temática se repite hasta la saciedad con no demasiadas variantes. Por ello no creemos que se le pueda dar mayor credibilidad a este grupo aislado de motivos que a todo el resto de motivos coheren-

res, entre los que están los seiscientos veinticinco ídolos, distribuidos por ciento veinticinco abrigos, que nos proponen una fecha muy concreta.

Otro aspecto que se deja entrever en las distintas propuestas cronológicas manejadas es que lo que se propone es una fecha anterior a la cual no resultarían aceptables las representaciones de carros en la Península; pero de esto no se puede deducir que los carros que nos ocupan sean los más antiguos.

Como se puede ver, no poseemos ninguna prueba objetiva que nos permita datar estas representaciones, de lo que disponemos es de apreciaciones subjetivas sobre su cronología que lo único que propone es una fecha a partir de la cual se pueden aceptar la presencia de carros en la Península, la cual ha sido retrasada repetidas veces. Pero también ha sido repetido por varios autores que carros similares a los que aparecen pintados en Los Buitres, han perdurado hasta época reciente y aún perviven en zonas de Cantabria y Asturias, con la rueda de reja o travesaños, y en Galicia, Tras os Montes y Alto Douro con la rueda más o menos maciza, son los "carros chillones" que ya sólo ocasionalmente podemos contemplar circulando por los caminos, y que es más frecuente ver en nuestros museos etnológicos.

7. Conclusión

De lo expuesto anteriormente no se deduce una fecha clara para este grupo de representaciones de carros de Los Buitres de Capilla, que pudieran ser desde anteriores a las representaciones de este mismo tipo de vehículos sobre estelas del tipo II o extremeñas, si aceptamos las propuestas cronológicas para la aparición del carro en la Península que se derivarían del reconocimiento del supuesto carro grabado de Escoural, lo que personalmente consideramos como improbable, hasta considerarlos fruto de un repintado posterior de época incierta, muy posiblemente ya histórica, al igual que sucede en algunos otros abrigos de distintos puntos de la Península, y por lo tanto ya no incluíble en el ciclo artístico que se acordó en la reunión de Barbastro denominar **arte esquemático típico**. En favor de esta tesis están:

1º La situación de las pinturas dentro del panel, ya que fueron las últimas en ser pintadas, sin que podamos saber el tiempo transcurrido desde la realización de la fase anterior.

2º La rareza del tema dentro de este ciclo artístico.

3º La imposibilidad de encontrar paralelos entre las representaciones de este tipo de vehículos de época prehistórica.

4º La relativa frecuencia con la que se han realizado repintados sobre pinturas prehistóricas, en épocas posteriores.

5º La pervivencia de carros similares a los allí representados hasta nuestro siglo.

De todos modos lo que sí podemos asegurar es lo arriesgado que resulta mantener una tan dilatada perduración de este ciclo artístico, desde el Neolítico medio hasta el Bronce final o incluso la Edad del Hierro, basándonos en esta serie de representaciones tan problemáticas.

8. Bibliografía

- ACOSTA MARTINEZ, Pilar. (1968): **La pintura rupestre esquemática en España**. Memorias del Seminario de Prehistoria y Arqueología, 1. Salamanca; 247 págs.
- ACOSTA MARTINEZ, Pilar. (1983): "Técnicas, estilo, temática y tipología en la pintura rupestre esquemática hispana". **Zephyrus, XXXVI. Actas del Coloquio Internacional sobre Arte Esquemático de la Península Ibérica**. Salamanca, 1982. Salamanca; págs. 13-25.
- ACOSTA MARTINEZ, Pilar. (1986): "Arte rupestre postpaleolítico hispano". En **Historia de España de Editorial Gredos. 1.- Prehistoria**. Madrid; págs. 265-299.
- ALMAGRO BASCH, Martín. (1966): **Las estelas decoradas del Suroeste peninsular**. Biblioteca Praehistórica Hispana, vol. VIII. Madrid; 215 págs.
- ALMAGRO GORBEA, Martín. (1977): **El Bronce Final y el Período Orientalizante en Extremadura**. Biblioteca Praehistórica Hispana, vol. XIV. Madrid; 509 págs.
- BALDELLOU, Vicente. (1987): "Arte rupestre en la región pirenaica". **Arte Rupestre en España**. Madrid; págs. 66 a 77.
- BARROSO RUIZ, Cecilio. (1980): "Nuevas pinturas rupestres en Jimena de la Frontera (Cádiz): Abrigo de Laja Alta". **Zephyrus, XXX-XXXI**. Salamanca; págs. 23-42.

- BECARES PEREZ, Julián. (1991): "La pintura rupestre esquemática en la provincia de Salamanca". **Del Paleolítico a la Historia**. Salamanca; págs. 61-79.
- BELTRAN MARTINEZ, Antonio. (1975-76): "El problema de la cronología del arte rupestre esquemático español". *Caesaraugusta*, 39-40. Zaragoza; págs. 5-18.
- BELTRAN MARTINEZ, Antonio. (1983): "El arte esquemático en la Península Ibérica: orígenes e interrelación. Bases para un debate". *Zephyrus*, XXXVI. **Actas del Coloquio Internacional sobre Arte Esquemático de la Península Ibérica**. Salamanca, 1982. Salamanca; págs. 38-41.
- BENDALA GALAN, M. (1977): "Notas sobre las estelas decoradas del suroeste y los orígenes de Tartessos". *Habis*, 8. Sevilla; págs. 177-205.
- BENDALA GALAN, M. (1979): "La más antigua navegación griega a España y el origen de Tartessos". *Archivo Español de Arqueología*, 52. Madrid; págs. 33-38.
- BERG-OSTERRIETH, M. (1972): **Les chars préhistoriques du Val Camonica**. Capo di Ponte; 128 págs.
- BLAZQUEZ, José María. (1955): "Los carros votivos de Mérida y Almorchón". *Zephyrus*, VI. Salamanca; págs. 41-60.
- BLAZQUEZ, José María. (1976): "Bronces de la Mérida prerromana". *Augusta Emérita*. **Actas del Simposio Internacional Conmemorativo del Bimilenario de Mérida**. Madrid; págs. 11-18.
- BREUIL, Henri. (1910): "Nouvelles découvertes en Espagne". *L'Anthropologie*, XXI. Paris; págs. 369-371.
- BREUIL, Henri. (1912): "L'âge des cavernes et roches ornées de France et d'Espagne". *Rvue Archéologique*, XIX. Paris; págs. 193-234.
- BREUIL, Henri. (1917): "Le char et le traîneau dans l'art rupestre d'Estrémadure". *Terra Portuguesa*, 15-16. Lisboa; págs. 81-86.
- BREUIL, Henri. (1918-19): "Les peintures rupestres de la Péninsule Ibérique. IX.- La vallée peinte des Batuecas (Salamanca)". *L'Anthropologie*, XXIX. Paris; págs. 1-25.
- BREUIL, Henri. (1933-35): **Les peintures rupestres schématiques de la Péninsule Ibérique**. Lagny; 4 tomos.
- BREUIL, Henri; y CABRE AGUILO, Juan. (1909): "Les peintures rupestres du bassin inférieur de l'Ebre: I.- Les rochers peints de Calapata a Cretas (Bas Aragon). II.- Les fresques a l'air libre de Cogul, province de Lérida (Catalogne)". *L'Anthropologie*, XX. Paris; págs. 1-21.
- BREUIL, Henri; y OBERMAIER, Hugo. (1912): "Les premiers travaux de l'Institut de Paléontologie humaine". *L'Anthropologie*, XXIII. Paris; págs. 1-27.
- CABRE AGUILO, Juan. (1924): "La rueda en la Península Ibérica. (Papeletas para su estudio desde la época prehistórica hasta los tiempos de Augusto)". **Actas y Memorias de la Sociedad Española de Antropología, Etnografía y Prehistoria**, III. Madrid; págs. 71-69.
- CAMON AZNAR, José. (1954): **Las artes y los pueblos de la España primitiva**. Madrid; 935 págs.
- CARDOZO, Mario. (1946): "Carrito votivo de bronce, del Museo de Guimaraes (Portugal)". *Archivo Español de Arqueología*, XIX. Madrid; págs. 1-28.
- CELESTINO PEREZ, Sebastián. (1985): "Los carros y las estelas decoradas del Suroeste". **Estudios de Arqueología Extremeña (Homenaje a D. Jesús Cánovas)**. Badajoz; págs. 45-55.
- CUADRADO, Emeterio. (1955): "El carro ibérico". **III Congreso Nacional de Arqueología, Galicia, 1953**. Zaragoza; págs. 116-139.
- FERNANDEZ-MIRANDA, Manuel; y OLMOS, Ricardo. (1986): **Las ruedas de Toya y el origen del carro en la Península Ibérica**. Catálogos y Monografías del Museo Arqueológico Nacional, 9. Madrid; 173 págs.
- FORRER, Robert. (1932): "Les chars culturels préhistoriques et leurs survivances aux époques historiques". *Prehistoire*, I. Paris; págs. 19-123.
- GARRIDO, Juan Pedro; y ORTA, M^a Elena. (1975): "Edad del Hierro". **Huelva: Prehistoria y Antigüedad**. Madrid; págs. 195-211.
- GELLING, Peter, y DAVIDSON, Hilda. (1969): **The Charriot of the Sun**. London; 200 págs.
- GHETIE, Basile y MATEESCO, Cornélius. (1971): "L'emploi des bovins pour la traction". *Zephyrus*, XXI-XXII. Salamanca; págs. 95-104.

- GOMES, Rosa Varela; GOMES, Mario Varela; y SANTOS, Manuel Farinha dos. (1983): "O Santuário exterior do Escoural. Sector NE (Montemor-o-Novo, Evora)". *Zephyrus*, XXXVI. Actas del Coloquio Internacional sobre Arte Esquemático de la Península Ibérica. Salamanca, 1982. Salamanca, 1983; págs. 287-307.
- GOMES, Mario Varela y MONTEIRO, Jorge Pinho. (1977): "Las estelas decoradas do Pomar (Beja-Portugal). Estudio comparado". *Trabajos de Prehistoria*, 34. Madrid; págs. 165-214.
- GONZALEZ-TABLAS SASTRE, Fco. Javier. (1980): "Las pinturas rupestres de Peña Mingubela (Avila)". *Zephyrus*, XXX-XXXI. Salamanca; págs. 43-62.
- GUTIERREZ GONZALEZ, José Avelino y AVELLO ALVAREZ, José Luis. (1986): *Las pinturas rupestres esquemáticas de Sésamo, Vega de Espinareda (León)*. Madrid; 99 págs.
- HERNANDEZ-PACHECO, Eduardo. (1959): *Prehistoria del solar hispano. Orígenes del arte pictórico*. Madrid; 759 págs.
- IGLESIAS GIL, José M. (1980): "Estela inédita hallada en El Viso (Córdoba)". *Archivo Español de Arqueología*, 53. Madrid; págs. 189-193.
- JORDA CERDA, Francisco. (1978): "El arte esquemático". En JORDA CERDA, F. y BLAZQUEZ, J.M.: *Historia del Arte Hispánico. I, 1.- La Antigüedad*. Madrid; págs. 124-132.
- LEON GIL, Manuel y GARCIA-VERDUGO RUBIO, Ramón. (1983): *Pintura rupestre esquemática en Mérida. Sierra de Arroyo de San Serván*. Badajoz; 190 págs.
- LHOTE, Enri. (1982): *Les chars rupestres sahariens*. Toulouse; 272 págs.
- RIPOLL PERELLO, Eduardo. (1968): "Cuestiones en torno a la cronología del arte rupestre postpaleolítico en la Península Ibérica". *Simposio Internacional de Arte Rupestre*. Barcelona, 1966. Barcelona; págs. 165-192.
- RIPOLL PERELLO, Eduardo. (1983): "Cronología y periodización del esquematismo prehistórico en la Península Ibérica". *Zephyrus*, XXXVI. Actas del Coloquio Internacional sobre Arte Esquemático de la Península Ibérica. Salamanca, 1982. Salamanca; págs. 27-35.
- SEVILLANO SAN JOSE, M^a Carmen. (1976): "Grabados rupestres de carros y ruedas en Vegas de Coria". *Zephyrus*, XXVI-XXVII. Salamanca; págs. 257-267.
- SEVILLANO SAN JOSE, M^a Carmen. (1991): *Grabados rupestres en la Comarca de Las Hurdes (Cáceres)*. Salamanca; 216 págs.
- VAQUERIZO GIL, Desiderio. (1985): "Dos nuevas estelas de guerrero en la provincia de Badajoz". *XVII Congreso Nacional de Arqueología*. Logroño, 1983. Zaragoza; págs. 465-472.