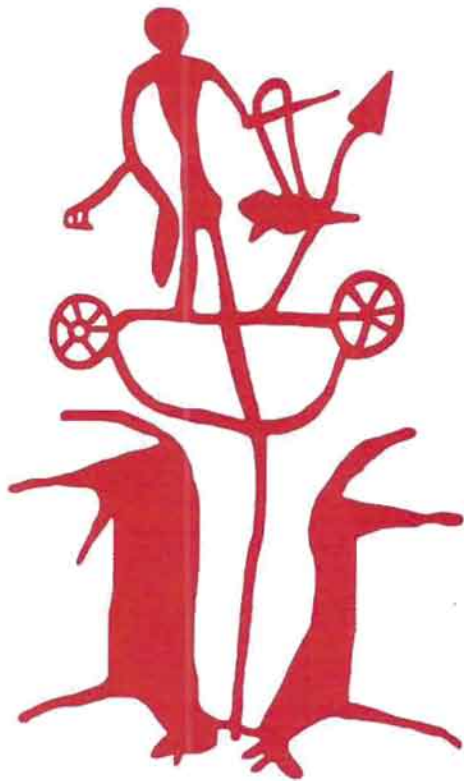


# ПРОИСХОЖДЕНИЕ И РАСПРОСТРАНЕНИЕ КОЛЕСНИЧЕСТВА

СБОРНИК НАУЧНЫХ СТАТЕЙ



---

ЛУГАНСК  
« Г Л О Б У С »  
2 0 0 8

Origin and spreading of chariots.  
Collection of scientific articles.  
Lugansc, Globus, 2008, pp. 297-316  
(en ruso e inglés)

*Fernando Quesada-Sanz*  
(Madrid, Spain)

## **TWO-WHEELED LIGHT CHARIOTS, CARTS AND WAGONS IN THE IBERIAN PENINSULA DURING THE IRON AGE<sup>1</sup>**

**From the end of the Bronze Age to the Orientalizing Period: The light war-chariot in the stelae of the South-West (c. 9th-7th c. BC).**

The light war chariot drawn by two horses tied to a central draught-pole, with two spoked wheels, light box with side handles, and manned by one or two standing persons, appears in the Iberian Peninsula in the form of schematic representations carved on stone slabs in what is known in Spanish scholarly literature as the “Estelas del Suroeste” group. However, these images show an understanding of constructional details that proves a knowledge of the structure of the vehicles themselves. The introduction in Iberia of these chariots can be related to the first Oriental contacts, perhaps even before the creation of the first permanent Phoenician settlements. These chariots are in no way related to the transport vehicles –mostly two wheeled carts with shafts-, known from Bronze Age Rock Art [1].

Carved stelae showing human representations, weapons, chariots and other objects, constitute a typical phenomenon of the south-west quarter of the Iberian during the later stages of the Late Bronze Age and the beginning of the Orientalizing period (c. 1.050-c. 700/650 BC) [2]. Since these stelae have never been found in a context that proves their function as grave markers, some authors disagree about their purpose, emphasizing their possible status as territorial markers in a environment of herdsmen [3], even though admitting the funerary meaning of some of the scenes carved on them. Whatever the case, it is clear that such large standing stones were meant to reflect the power of an elite, and that the objects depicted on them reflected their power, wealth and status.

Among these objects, chariots figure prominently in the more complex stelae types, of the sort that include human figures and other elements related to war or prestige, on top of the usual “basic panoply stelae” of spear, sword and round shield without human figure. The chariot stelae are found not only in the southern Guadalquivir valley, but also in the northern, mountainous areas, reaching the river Tagus area. They are therefore not limited to the Tartessian nuclear area (the coastal areas of Huelva and Cadiz and Seville), but are also found in the mountain ranges and small valleys to the north. The “chariot stelae” sub-group is commonly dated to the later time span of the production of stelae, probably as late as the transition between the 8<sup>th</sup> and 7<sup>th</sup> centuries BC. However, recent discoveries cast a shadow over the accepted evolution and chronological chart that considers the earliest stelae to be the northernmost and the simplest, expanding south and including chariots mostly in the southern areas [4]. In fact, we might even put forward the proposal that chariot steale could be among the earliest types. In any case, since these monuments unfortunately lack any proper

---

<sup>1</sup> We are grateful to Eduardo Kavanagh del Prado for the English translation and revision of the text.

archaeological and stratigraphic context, they have been dated on the basis of the typological identification of the objects schematically represented in them. Therefore, their date is still very hypothetical and subject to variation.

Out of a total of 109 known steiae [5] we have notice of 25 containing chariots. These figures can be compared with 24 and 7 known in 1976 [6]. The proportions show that about 25% of these monuments have images of chariots inscribed on them, and that this proportions has remained more or less constant over three decades of research.

There is hardly any archaeological evidence of the funerary ritual within this period, therefore the only source of information to evaluate the type and significance of the chariots is the data contained in the carvings themselves. In every case the chariots are represented from a birds eye view, instead of the lateral vision characteristic of the Mediterranean world. The former is typical both of the Scandinavian and Saharan cultures, however distant. In fact, we should not presume that representations of a similar type are due to any cultural influences.

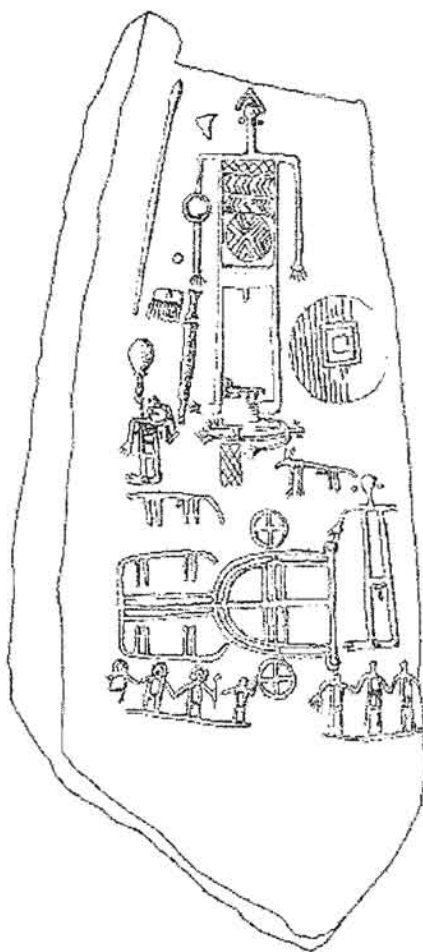


Fig. 1. Ategua stele (Córdoba, Andalusia). One large human figure accompanied by his weapons appears over a funerary scene. Underneath, another figure – probably the same individual – appears to be climbing on a carefully represented chariot that will carry him to the afterlife. Datable around the VIII s B.C., Córdoba Museum .inv. nr. 24.632. (drawing S. Celestino)

The amount of detail in the engravings varies a lot within a general simplicity of layout. Variations may be attributed more to the diverse ability of the artisans, and to the different types of stones used, than to any variations in the type of chariot [7]. However they provide many relevant data.

a. – Chariots are invariably represent vehicles drawn by two quadrupeds, most probably horses and not oxen; we do not believe that the flattened position of the horses represent a sacrifice [8].

b. – Three or four animals teams are never represented, as opposed to what happened from the beginning of the I Millennium in the East, in Cyprus or the Sahara, where *trigae* and *quadrigae* are frequently found [9].

c. – They are always two wheeled vehicles, never four; the only doubtful case (Solana de Cabañas) has been long identified as an error of the engraver [10].

d. – Whenever the engraver took the bother of showing it, the wheels are four spoked. We never find six or more spokes. The presence of disc wheels is most unlikely even if no spokes are drawn [11]; this detail is striking, since the most common type of wheels in the Mediterranean area for several centuries had six or more spokes, while four spoked wheels remained only in the Aegean after c. 1450 or so [12].

e. – The chariot box always has a curved front, with big handles.

f. – When represented, the axle always appears under the centre of the box, as in Greece, and not at the back end of the platform.

g. – The draught- pole is always simple. We never find double poles as in Salamina in Cyprus [13].

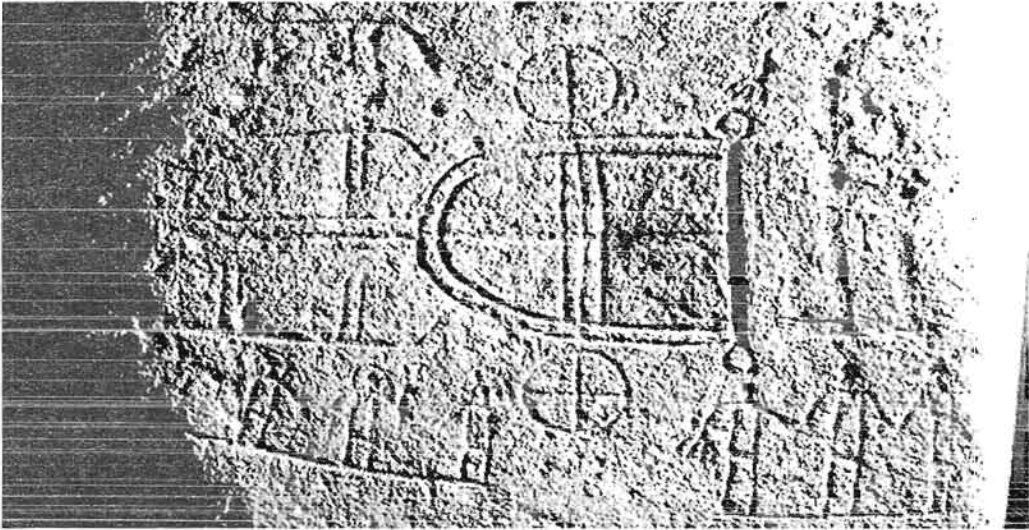


Fig. 2. A detail of the chariot carved on the Ategua stele. (Photo author)

Altogether, all the typological details visible in these chariots clearly distinguish them from those found in the Near East, Cyprus or the Sahara and bring them closer to those belonging to the Aegean Dark Age world or, at most, their Mycenaean prototypes [14].

The best quality stelae (e.g. Ategua) contain details that in our opinion prove that at least some of the engravers had seen the real chariots and knew their structure, while others copied previous models without understanding them properly. For example, the depiction in the Ategua stele of the draught-pole running under the whole length of the chariot box to reach the back end is, while necessary from the structural point of view, not self-evident, and the detail would not have been engraved by any artisan who did not know anything about the real vehicles. Also, three parallel lines run from the pole: two reach only the front of the box, as they represent reins, while the other continues under the box (as said, the draught pole). Also, Ategua shows four spoked wheels and clear handles at the back of the box – the driver who is mounting is already holding one of them. On the other hand, the mistaken conversion of the large handles at the back of the box into a second, inexistent, pair of wheels (Zarza de Montánchez), shows a lack of understanding of the real vehicle's layout, as does the wrong structure at Monte Bianco.

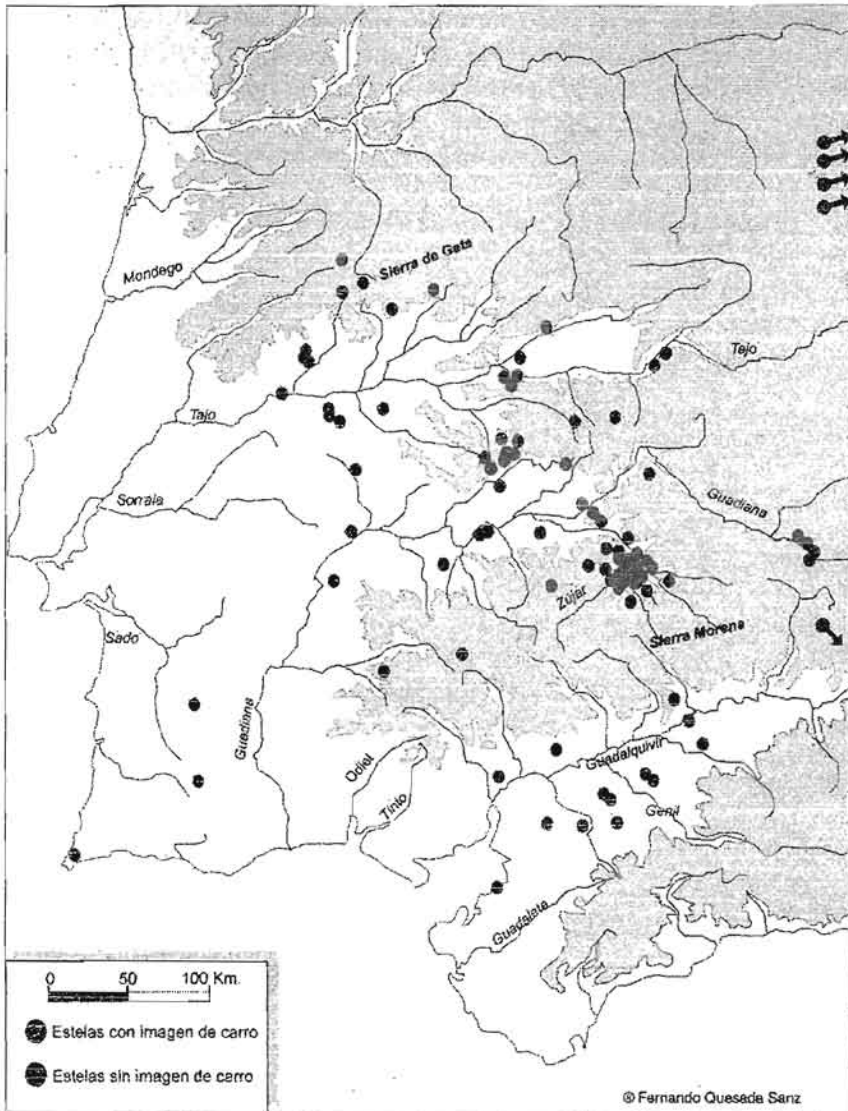


Fig. 3. Distribution map of stelae in the Southwest (after Quesada 2005)

The chariots in the stelae should be understood as forming part of a meaningful whole that includes weapons but also personal items, such as mirrors and *fibulae*, and even musical instruments, all of them understandable within a complex iconographic frame of reference of aristocratic character, probably of a funerary nature. Individually considered, the objects represented have parallels both in the Mediterranean and in the Atlantic Late Bronze Age, but seen as a whole they show a clear relationship with the Eastern Mediterranean and particularly the Aegean. Complex iconography, as for instance in the case of the Ategua stele (Córdoba) with its Greek-geometric parallels also support this view [15].

On the other hand, there is no evidence of the existence of any palace type-systems in the South-West of the Peninsula in the 11<sup>th</sup> – 8<sup>th</sup> c. BC, or of a system capable of maintaining any arsenals for the building of war chariots, nor of storehouses and repair workshops, stables and trained crews, that is, an infrastructure that would permit us to speak of the presence of a true “war chariot”, either as a fighting platform (as in the Middle East) or as a “taxi” for carrying the chieftains to the battlefield (as among the in Mycenaeans).

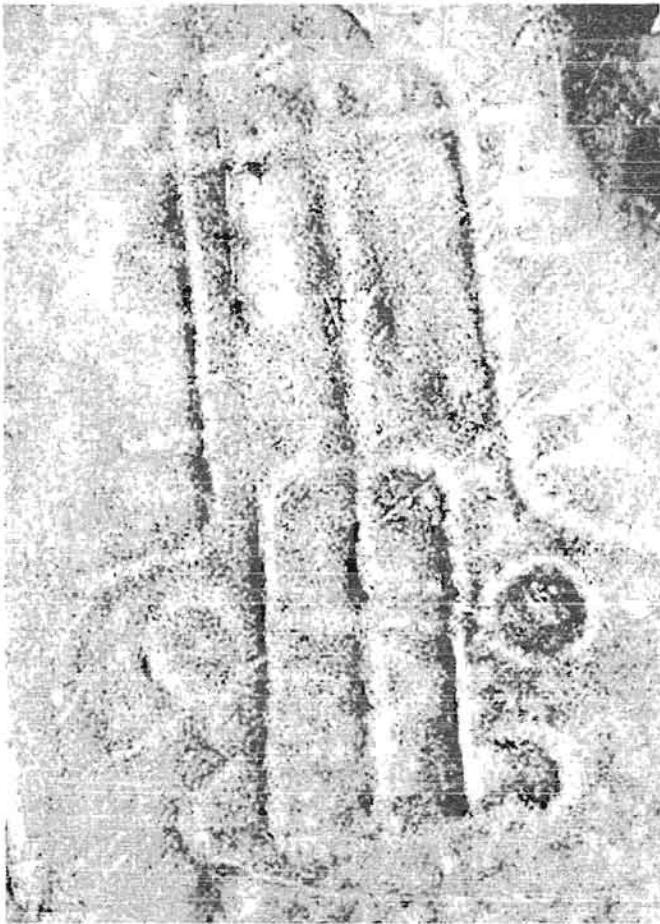


Fig. 4. Stele from Cuatro Casas (Carmona, Sevilla). Detail of the chariot with central axle and two big handles at the back. (Photo author)



On the other hand, the chariots in the stelae of the Southwest were not just abstract iconographic clichés, prestige icons without any real substance. They indeed reflect the existence of some actual vehicles, perhaps only a few, and perhaps only concentrated in the South, imported as objects of prestige by traders of oriental origin (i.e., oriental from the tartessians point of view) [16].

Such vehicles would not have had any military role, and probably they were only used for prestige and ceremonial purposes. They soon acquired an even more symbolic meaning as vehicles for the transit to the netherworld, in the context of the heroization of the deceased aristocrat, as it is shown in the often mentioned stele of Ategua and others [17].

### **The Tartessian Orientalizing Period” (7<sup>th</sup>-6<sup>th</sup> c. B.C.)**

No chariot representations dated to the 7th-6th c. B.C. are known. However, we do have some –and growing- archaeological evidence of the existence of wheeled vehicles in certain princely funerary contexts. Such evidence is present especially in the Tartessian cemetery at “La Joya” (Huelva) [18]. But it can also be inferred from a growing catalogue of bronze items (mainly rein-rings or terrets) found in different points of Andalucía, Estremadura, Southern Portugal, unfortunately not in controlled digs, and therefore without any reliable archaeological context [19]. No decorative bronze items as complex and significant as those appearing in the Etruscan chariot burials of the 7<sup>th</sup> – 6<sup>th</sup> c. BC have been found in any of the orientalisising graves in Iberia [20].

The main problem is that such vehicles –at least that from La Joya- do not seem to belong to the light chariot of Aegean type nor to the Near Eastern war chariots. They rather belong to the richly ornate wagon type with lots of bronze decorative elements and plenty of metal rivets in the wheels and box, with a long –up to a length of 1.5 m.- box, specifically made for carrying the body of the deceased to the burial as in Cypriote Salamis. Even the lion head axle caps have Cypriote parallels [21]. These would be different vehicles from those represented in the stelae. But noticing the noticeable erosion marks left in rein terrets and bronze naves [22], it is also possible that these carts or wagons were ceremonial vehicles, used in processions or ceremonies with a certain frequency before being used in the last funerary rites.

On the other hand, the recently proposed “high” chronology for grave nº 17 at La Joya (*circa* 700/650 BC versus the previous date in the 6<sup>th</sup> c. BC) using external evidence different from the chariot itself [23], brings the date of vehicle found in it closer to the –probable- date of the latest stelae of the Southwest. Therefore, we could argue for a short coexistence in Eastern Andalusia of both types of vehicle (light war chariots and ceremonial and funerary wagons). Even then, such proposal perhaps involves stretching too far the scarce available evidence, bringing the chronology of the chariot stelae of the Guadiana and middle Guadalquivir too close to the Orientalizing period of the Tartessian Huelva rulers”.

Unfortunately, the vehicle found at La Joya 17 had lost all remains of its wooden box, excepting some tiny fragments of walnut-tree wood. However, the excavators obtained some meaningful results [24]. The draught team consisted of two, or probably four horses, considering the presence of two magnificent and unusual bronze bits in the tomb, but also of four possible bronze cheekpieces of a different type, as well as four rein rings or terrets. All of them were found piled up in a heap; therefore the horses themselves were not buried. The size of the open rectangular box was estimated as 1.5 x 1 m., that is, double the normal size of the box of a light war chariot. Its sides were

decorated, or perhaps reinforced, with bronze sheet and openwork complements. It had two wheels that must have been dislodged before the burial, considering their location in the tomb, of which no metal elements, such as wheel tyres, have been preserved, although the two bronze axle caps or hubs the shape of a feline head, did appear *in situ*. These items have parallels as said above in the art of Cyprus, but similar models – although dated to the 6th c. B.C. – have been found in Ampurias (Gerona, Catalonia) and in S. Mariano (Perugia) [25].

Yet another vehicle of which only a few bronze elements remain may have been also deposited in Tomb 18 of the same cemetery. It is significant to note that Tomb 17 of La Joya was one of the richest in the cemetery, as it contained a complex set of grave goods that included abundant ceramic items – including some imported wine amphorae – one large bronze perfume burner, one bronze jar and basin for libations, one small ivory chest with Egyptian style figures, and many other objects [26].

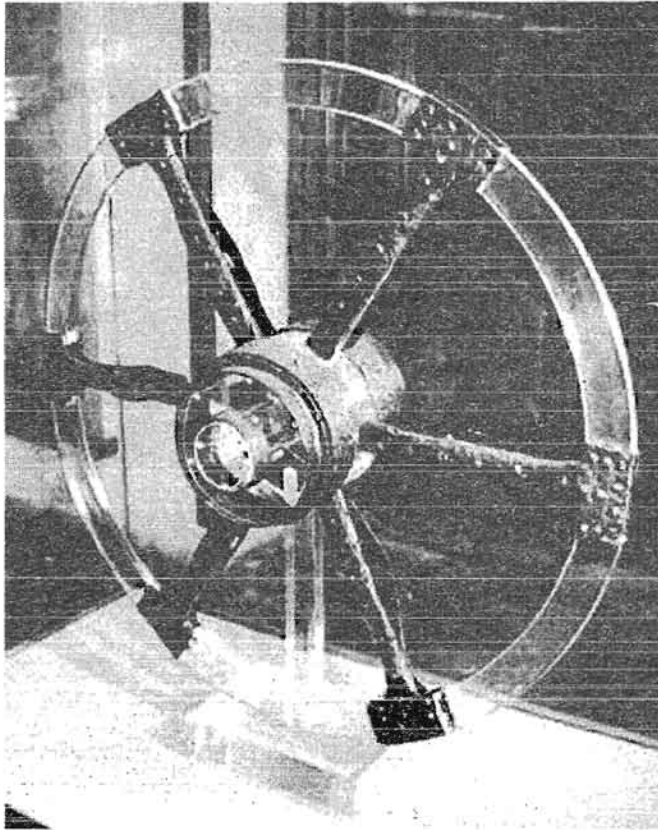


Fig. 5. Heavy chariot wheel from the Iberian cemetery at Toya (Jaén). 4<sup>th</sup> century BC (photo author)

Other possible chariot remains are reported in Grave 89 in Alcacer do Sal, at the Tagus river mouth, near Lisbon, where some elements of a chariot axle nave were found. This later item could also be dated in a somewhat later period, in the IV c. B.C., along with other items known as “the Máquiz bronzes”, decorative complements belonging either to a chariot or to an outstanding piece of furniture.

Tomb 17 of La Joya also contains four other bronze pieces, probably rein rings or terrets, of a type that is characteristic of Iberia, of which many other examples are known to have appeared



outside a precise context and yet in an oriental style environment. These are short rods that end in a circular ring that is horizontally sub-divided in two and decorated with lotus buds [27].

Of a particular interest is the find of a terret of this type, together with a possible axle nave piece in the Oriental-style palace-sanctuary at Cancho Roano (Zalamea de la Serena, Badajoz), destroyed and abandoned at the end of the 5<sup>th</sup> c. BC. but whose initial phases go as far as the 7<sup>th</sup> century BC and even earlier [28]. As a matter of fact, although the complete remains of a chariot have not been found here, the last structure ("A" building) contains abundant items associated with horses, such as many bits of different types that have a parallel in the Italic world [29], perhaps belonging to chariots rather than to ridden horses [30]. A small, well shaped bronze figure of a horse has been also found there [31]; it probably was part of a votive chariot of the type already known in the Extremadura area [32], parallels of which are found all over Europe, including Italy.

The presence of so many elements related to chariots and horses in Cancho Roano palace-sanctuary proves the survival of their use as prestige vehicles outside the funerary context in areas "peripheral" to the Tartesian nucleus, during the orientalizing Period.

### **The chariot in the Iberian Culture (5<sup>th</sup>-2<sup>nd</sup> c. BC)**

The Orientalizing tradition of depositing chariots in some princely tombs was only partially preserved during the following period (5<sup>th</sup> – 4<sup>th</sup> c. BC), the period of the 'heroic' and 'warrior' aristocracies of the Iberian culture [33]. There is very scarce evidence for chariot-burials in this period, and when there is one it belongs, not to war chariots but to quite heavy, iron laden wagons, used as it seems, mostly for daily transport purposes and in this case for funerary purpose as a vehicle for the Afterlife [34].

Only in a very few Iberian burials –less than a dozen among thousands-, wheels and other possible chariot elements have been found. These tombs belong to contexts dated to the 4<sup>th</sup> c. BC, and they are almost always located in Eastern Andalucía (ancient *Bastetania*), with no further extension to the Southeast. The richly decorated bronze fittings with war, hunting and ceremonial scenes in repoussé, characteristic for instance of the Etruscan world, are unknown here. Nor there is any evidence of the use of light chariots for racing.

Spoked wheels from the Iberian period are heavy wooden contractions with a big number of forged iron elements nailed to the spokes and hub [35]. These are six spoked wheels, with a diameter of around 90 to 100 cm (Toya) or 140 cm (Baza, burial 176). Most probable these wheels were deposited alone, as a *pars pro toto* votive offering or grave good.

Ancient Oriental and Aegean war chariots wheels hardly had any metal pieces to avoid the wood cracking as the vehicle took speed [36]. Celtic war chariots had a total weight of metal pieces, tyres included, that did not exceed 3 kg.[37]. Iberian wheels, on the contrary, have a much bigger metallic component as in the cases of Toya (Jaén) or Baza (Granada), whose six iron plated spokes and enforced union to the wooden felloe have parallels in Italy (for example Grottazzolina) [38]. Nevertheless, even these elaborate chariot wheels found in burials are quite different from the solid disc wheels or cross-bar wheels with metal tyres nailed to the felloes documented in some settlements such as El Amarejo (Albacete), dated to the 3<sup>rd</sup> c. BC. [39].

Unfortunately, wheels documented in the great masonry built chamber tombs at Toya [40] or Galera, both in eastern Andalucía, lack the precise archaeological context necessary to precise

whether whole chariots were buried, or only wheels, but this second possibility seems increasingly more likely. Other wheels and chariot elements lack a tomb context (Mirador de Rolando at Granada, second set of wheels from Toya, bronze set from Máquiz at Jaén), or appeared in disturbed or even destroyed tombs (Baza, Granada, burials 9 and 176). Finally, other elements traditionally regarded as “chariot related” (Cabecico del Tesoro, Tombs 300 and 397) are very doubtful, as they only consist in simple rivet pieces, that could as easily belong to any wooden object [41].

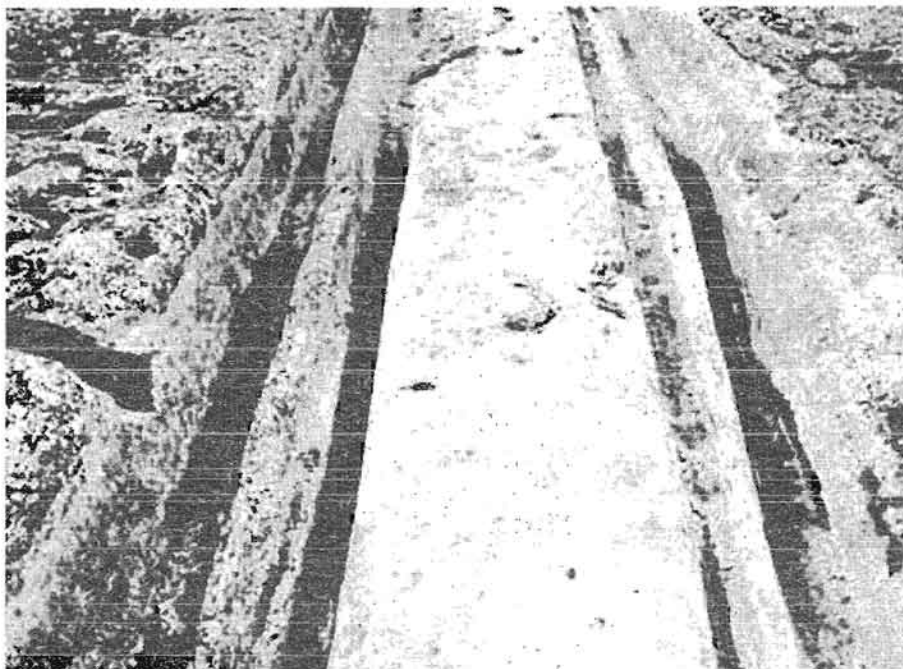


Fig. 6. Wheel tracks on the rocky surface of the road leading to the Iberian settlement at Castellar de Meca (Valencia). (Photo Santiago Broncano).

Only in Grave 176 at the cemetery in Baza (Granada, Andalucía), we may find a wheel associated to an exceptional grave, one of the richest in the cemetery, associated in its turn to a series of Attic Red Figure *craterae*, Attic Black Glaze pottery, amphorae, weapons, etc. In the case of another tomb at Galera (Granada, Andalucía), in this case unfortunately plundered, the presence of a wheel is associated to remains of weapons, including an iron helmet.

On the other hand, in no one of the hundreds of graves from the great Iberian cemeteries dated from the 5<sup>th</sup> to the 2<sup>nd</sup> centuries BC and properly excavated (Cabezo Lucero, Cabecico, Cigarralejo, Coimbra, La Senda, La Serreta, Los Villares, etc.) have any chariot remnants been found, not even in those classified as “princely”, no matter how many objects and Greek pottery and bronze vases they have provided (for example tombs 200 and 277 from El Cigarralejo, Murcia). Only very recently a chariot -or wagon- wheel has been found at Fortuna (Murcia), one of the earliest Iberian cemeteries in the area [42], an a pair in a rescue excavation in Lorca (Murcia) [43]. In both cases the wheels are typologically close to the known examples from Baza and Toya, and were definitively deposited without chariots.

We therefore consider that the expression “Wagengräber” as applied by some authors to Iberian burials with wagon wheels is misleading. Only in very few Orientalising burials could we consider the term to be appropriate; whereas in the Iberian culture, which is chronologically more recent and culturally distinct, we can only find scarce chariot remnants in the form of wheels in a very few cases, and not necessarily in the richest burials.

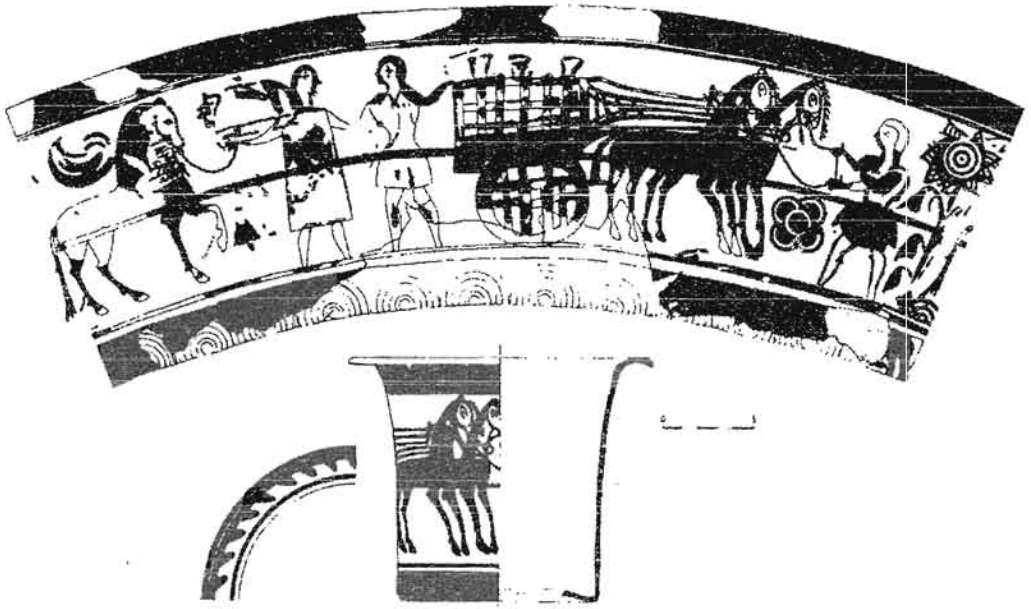


Fig. 7. Representation of the transit of an Iberian figure to the afterlife. Ceramic Kalathos, from Elche de la Sierra (Albacete). Burnt, it was probably used as a cinerary urn. Probably 2<sup>nd</sup> century BC (after J. J. Eiroa).

Archaeological data clearly shows that the Iberians often used two wheeled and perhaps four wheeled carts and wagons, drawn by horses or bovines, as a mean of transport. Roads leading to many settlements often show, deeply carved in rock by thousands of wheels, the tracks left by carts's heavy iron tyres (Castellet de Bernabé, or Castellar de Meca in Valencia, El Oral in Alicante, etc.). These wheel tracks allow us to infer an axle width of around 100-130 cm. for Iberian vehicles, much smaller than the 150 to 200 cm. axle span typical of the Near Eastern war chariots. These carts had, as we have shown, solid disc or cross bar wheels, as in the case of Amarejo in Albacete (two solid wheels, 3<sup>rd</sup> c. BC), Cerro de la Cruz, Córdoba (2<sup>nd</sup> c. BC) or Montjuic in Barcelona (4<sup>th</sup>-2<sup>nd</sup> c. BC).

These humble vehicles are also represented in the form of small votive offerings carved in stone or castin bronze. Examples of the former technique were deposited in sanctuaries such as El Cigarralejo or La Luz (Murcia); of the latter, at Collado de los Jardines (Jaén). They show that the simple transport cart was far more common than the rich ceremonial vehicle. In this case, we are dealing with vehicles defined by a rectangular or triangular box, two wheels with axle under the central prt of the box, and probably shafts. Very often the votive offerings do not show any spokes, therefore resembling solid wheels, although this is not a proof in itself.

We should also remember that a characteristic iron piece with rivets, part of the metallic cover of a wheel spoke was also found in 1916 at the Andalusian shrine of Collado de los Jardines. This seems to prove that actual wheels, and not only miniatures, were also sometimes deposited in sanctuaries as offerings.

However, something of the old tradition that looked upon wheeled vehicles as prestige transport for the transit to the Afterlife was preserved in the Iberian mentality, as a curious painting in a pottery vessel from Elche de la Sierra, dated to the 2<sup>nd</sup> c. BC, seems to show [44]. In this drawing, an Iberian male figure is depicted as he starts its journey to the Afterlife; he appears just about to climb on a cart, but just before he receives a winged horse from the hands of an also winged female figure. Perhaps the horse is aimed to be yoked to the chariot that will take him to the Underworld. As a whole, this type of heroizing scene with winged horses and chariots, following a strong Mediterranean tradition, has good parallels in Etruria; Nevertheless, the chariot we are dealing with is not the typical light war or ceremonial vehicle, but a transport wagon with cross-bar wheels, and high box, more suitable for carrying hay than a deceased aristocrat. Obviously, the idea was maintained, but the old ceremonial light chariot was no longer known or used by the 2<sup>nd</sup> c. BC Iberians.

Mediterranean ideas concerning the transit to the Other World on board of vehicles even reached the Celtiberian territory. We do not find any burials with vehicles or even wheels there, but it is precisely this same idea that was represented in a coarse moulded relief made in clay over a bench in a small domestic shrine in the Celtiberian site at Cerrón de Illescas (Toledo), possibly datable to the mid 4<sup>th</sup> c. BC. Two light Mediterranean style chariots move to the left, followed by a winged griffon, both being very unusual iconographic motifs to be found in this environment [45].

## References

1. Celestino S. Los carros y las estelas decoradas del Suroeste // Homenaje a J. Cánovas. – Badajoz, 1985. – P.51.
2. Most recently, Celestino S. Estelas de guerrero y estelas diademadas. La precolonización y formación del mundo tartésico. – Barcelona, 2001; Harrison R. Symbols and Warriors. Images of the European Bronze Age. – Bristol, 2004.
3. Galán E.G. Estelas, paisaje y territorio en el Bronce Final del Suroeste de la Península Ibérica. – Madrid, 1993.
4. Murillo J.F. La estela de La Ribera Alta (Córdoba): consideraciones en torno a las estelas decoradas con escudo, espada y lanza // Anales de Arqueología Cordobesa. – 5. – 1994. – P. 11-32; Murillo J.F., Morena A., Ruiz Lara D. Nuevas estelas de guerrero procedentes de las provincias de Córdoba y de Ciudad Real // Romula. – 4. – 2005. – P. 7-46.
5. As of 2005, cf. Murillo et al. (2005).
6. Cf. Powell T.G.E. South western Peninsular chariot stela / En J.V.S. Megaw (coord.) // To illustrate the monuments. – 1976. – P. 164.
7. Quesada F. Datos para una filiación egea de los carros grabados en las Estelas del Suroeste // Actas del V Congreso Internacional de Estelas Funerarias. Vol. I. Soria, Abril-Mayo, 1993, Soria, 1994. – P. 179-187; Quesada F. Carros en el antiguo Mediterráneo: de los orígenes a Roma / E. Glán (ed.) Historia del Carruaje en España. – Madrid, 2005; Celestino S. Los carros y las estelas decoradas del Suroeste // Homenaje a J. Cánovas. – Badajoz 1985. – P. 45-55.
8. Contrary to Powell (Powell T.G.E. South western Peninsular chariot stela / En J.V.S. Megaw (coord.) // To illustrate the monuments. – 1976. – P. 168).
9. Quesada F. Datos para una filiación egea de los carros grabados en las Estelas del Suroeste // Actas del V Congreso Internacional de Estelas Funerarias. Vol. I. Soria, Abril-Mayo, 1993, Soria, 1994. – P. 180.
10. Contrary to Blasco (Blasco M.C. El Bronce Final. – Madrid, 1993. – P. 164).



11. Contrary to Celestino (Celestino S. Los carros y las estelas decoradas del Suroeste // Homenaje a J. Cánovas. – Badajoz 1985. – P. 48).

12. Quesada F. Datos para una filiación egea de los carros grabados en las Estelas del Suroeste // Actas del V Congreso Internacional de Estelas Funerarias. Vol. I. Soria, Abril-Mayo, 1993, Soria, 1994. – P. 179-187.

13. e.g. Crouwel (Crouwel J. Chariots in Iron Age Cyprus // Report of the Department of Antiquities Cyprus. – 1987. – P. 101-118 (= Raulwing ed. 2002)).

14. Quesada (1994, 2005), contrary to Blázquez (Blázquez J.M. La estela de Monte Blanco, Olivenza (Badajoz) y el origen fenicio de los escudos y de los carro representados en las losas de finales de la Edad del Bronce en la Península Ibérica // Archivo Español de Arqueología 59. – 1986. – P. 191-198) who maintains a Phoenician-Middle Eastern origin without discussing the typological elements of the vehicles themselves.

15. Bendala M. Notas sobre las estelas decoradas del Suroeste Peninsular y los orígenes de Tartessos // Habis. – 1977. – 8. – P. 177-205.

16. Contra, Galán (Galán E.G. Estelas, paisaje y territorio en el Bronce Final del Suroeste de la Península Ibérica. – Madrid, 1993. – P. 80).

17. Bendala M. Notas sobre las estelas decoradas del Suroeste Peninsular y los orígenes de Tartessos // Habis. – 1977. – 8. – P. 177-205; Bendala M., Rodríguez I., Nuñez E. Una nueva estela de guerrero tartésica de la provincia de Córdoba // Homenaje a Jose M. Blázquez. Vol. I. – Madrid, 1994. – P.66-67.

18. Garrido J.P., Orta E.M. Excavaciones en la necrópolis de La Joya (Huelva). II. 3ª, 4ª y 5ª campañas. En Excavaciones Arqueológicas en España. – 96. – Madrid, 1978.

19. Ferrer E., Mancebo J. Nuevos elementos de carros orientalizantes en la Alta Andalucía. Alunas precisiones en torno a su función, significado y distribución // Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid. – 18. – 1991. – P. 113-148; Jiménez Avila J., Muñoz K. Pasariendas de bronce en la Protohistoria peninsular: a propósito del hallazgo del Soto del Hinojar-las Esperillas (Aranjuez, Madrid) // Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid. – 24. – 1997. – P. 119-158.

20. Emiliozzi A. Carri da guerra e principi etruschi // Catalogo della mostra Viterbo. – Roma, 1997: passim.

21. Karageorghis V. Salamis in Cyprus. – London, 1969; Crouwel J. Chariots in Iron Age Cyprus // Report of the Department of Antiquities Cyprus. – 1987. – P. 101-118 (= Raulwing ed. 2002).

22. Fernández-Miranda M., Olmos R. Las ruedas de Toya y el origen del carro en la Península Ibérica. – Madrid, 1986. – P.90.

23. Fernández Jurado J. Tartessos y Huelva. Huelva Arqueológica X-XI.1. – Huelva, 1988-1989. – P. 226, 264.

24. Garrido J.P., Orta E.M. Excavaciones en la necrópolis de La Joya (Huelva). II. 3ª, 4ª y 5ª campañas. En Excavaciones Arqueológicas en España. – 96. – Madrid, 1978.

25. Fernández-Miranda M., Olmos R. Las ruedas de Toya y el origen del carro en la Península Ibérica. – Madrid, 1986; Emiliozzi A. Carri da guerra e principi etruschi // Catalogo della mostra Viterbo. – Roma, 1997.

26. Quesada F. From quality to quantity: wealth, status and prestige in the Iberian Iron Age. En D. Bailey (ed.) Wealth, Prestige and Value / D. Bailey (ed.) // The Archaeology of Value. BAR Int. Series 730. – Oxford, 1998. – P. 70-96.

27. Ferrer E., Mancebo J. Nuevos elementos de carros orientalizantes en la Alta Andalucía. Alunas precisiones en torno a su función, significado y distribución // Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid. – 18. – 1991. – P. 113-148; Jiménez Avila J., Muñoz K. Pasariendas de bronce en la Protohistoria peninsular: a propósito del hallazgo del Soto del Hinojar-las Esperillas (Aranjuez, Madrid) // Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid. – 24. – 1997. – P. 119-158.

28. Celestino S. Los altares en forma de “lingote chipriota” de los santuarios de Cancho Roano // Revista de Estudios Ibéricos. – 1994. – 1. – P. 307-309; Celestino S. Los santuarios de Cancho Roano. Del indigenismo al orientalismo arquitectónico / D. Ruiz Mata, S. Celestino (eds.) // Arquitectura Oriental y Orientalizante en la Península Ibérica. – Madrid, 2001. – P. 17-56.

29. Maluquer de Motes J. El santuario protohistórico de Zalamea de la Serena. Badajoz. – Barcelona, 1981. – P. 324 and ss. and Prints XXXVII ss.; Maluquer de Motes J. El Santuario protohistórico de Zalamea de



la Serena. Badajoz. II, 1981-1982. – Barcelona, 1983. – P. 51 ss.; Woytowitsch E. Die Wagen der Bronze- und frühen Eisenzeit in Italien // PBF. – XVII.1. – München, 1978.

30. Quesada F. Un elemento de bocado de caballo de tradición Orientalizante en el Museo Arqueológico de Murcia // Homenaje a la Dra. Dña. Encarnación Ruano, Boletín de la Asociación Española de Amigos de la Arqueología. – 42. – 2002-2003. – P. 231-242.

31. Celestino S., Julián J.M. El caballo de bronce de Cancho Roano // Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid. – 1991. – 18. – P. 179-188.

32. Blázquez J.M. Los carros votivos de Mérida y Almorchón // Zephyrus. – 1955. – 6. – P. 41-60.

33. Farnié C., Quesada F. Espadas de Hierro, Grebas de Bronce. Símbolos de poder e instrumentos de guerra a comienzos de la Edad del Hierro en la Península Ibérica. – Murcia, 2005. – Fig. 2.

34. Stary P.F. Eisenzeitliche wagengräber auf der Iberischen Halbinsel // Madrider Mitteilungen. – 30. – 1989. – P. 151-183.

35. Cabré Aguiló J. La rueda en la Península Ibérica // Actas y Memorias de la Sociedad Española de Antropología, Etnografía y Prehistoria. – 3. – 1924. – P. 71-96; Cuadrado E. El carro ibérico // III Congreso Nacional de Arqueología. – 1955. – P. 116-141; Fernández-Miranda M., Olmos R. Las ruedas de Toya y el origen del carro en la Península Ibérica. – Madrid, 1986; Quesada F. Carros en el antiguo Mediterráneo: de los orígenes a Roma / E. Glaán (ed.) Historia del Carruaje en España. – Madrid, 2005.

36. Littauer and Crouwel, in: (Raulwing P. (ed.) Selected writings on chariots and other early vehicles, riding and harness. M.A. Littauer, J.H. Crouwel. – Leiden, 2002).

37. According to Pigott (Piggott S. Horse and chariot: the price of prestige / En J.G. Evans y G. Jope (coords.) // Proceedings of the IIIrd International Congress of Celtic Studies. – 1986. – P. 25-30).

38. Woytowitsch E. Die Wagen der Bronze- und frühen Eisenzeit in Italien // PBF. – XVII.1. – München, 1978. – Taf. 58.3, 6<sup>th</sup> c. BC.

39. Broncano S., Blázquez J. El Amarejo (Bonete, Albacete) // Excavaciones Arqueológicas en España. – 139. – Madrid, 1985. – 140 ff.

40. Cabre Aguiló J. Arquitectura hispánica. El sepulcro de Toya // Archivo Español de Arqueología. – 1. – 1925. – Fig. 21.

41. Contrary to Stary (Stary P.F. Eisenzeitliche wagengräber auf der Iberischen Halbinsel // Madrider Mitteilungen. – 30. – 1989. – P. 151-183).

42 Unpublished. We are grateful to J.M. García Cano for the information.

43. We are grateful to Andrés Martínez for letting us study these two wheels.

44. Eiroa J.J. El kalathos de Elche de la Sierra (Albacete) // Anales de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Murcia. – 2. – 1986. – P. 73-86.

45. Balmaseda L.J., Valiente S. El relieve de Illescas // Archivo Español de Arqueología. – 54. – 1981. – P. 215-238.

*Фернандо Кесада-Санс*

## ЛЕГКИЕ ДВУХКОЛЕСНЫЕ КОЛЕСНИЦЫ, ТЕЛЕГИ И ФУРГОНЫ ЖЕЛЕЗНОГО ВЕКА НА ИБЕРИЙСКОМ ПОЛУОСТРОВЕ

*Легкая военная колесница на стелах юго-запада Пиренейского п-ова с конца бронзового века до ориенталистического (Orientalizing) периода (IX-VII вв. до н.э).* Легкая военная колесница, влекомая двумя лошадьми, привязанными к дышлу, с двумя колесами со спицами, имеющая легкий кузов с ручками по сторонам, и укомплектованная одним или двумя постоянными людьми, появляется на Иберийском полуострове в виде схематических изображений, вырезанных на каменных плитах, которые известны в испанской академической литературе как группа «Estelas del Suroeste». Эти изображения, демонстрирующие понимание назначения деталей конструкции, доказывают непосредственное знакомство с устройством данных транспортных средств. Появление в Иберии таких колесниц может быть связано с первыми восточными контактами, возникшими, возможно, еще до основания первых

постоянных финикийских поселений. Эти колесницы никоим образом не связаны с теми транспортными средствами – главным образом двухколесными телегами с оглоблями, известными по наскальному искусству бронзового века [1].

Высеченные стелы демонстрируют представления людей, оружие, колесницы и другие предметы, которые характерны для последних стадий позднего бронзового века и начала ориенталистического периода (1050-700/650 гг. до н.э.) юго-западной части Иберии [2]. Поскольку эти стелы никогда не были найдены в контексте, который бы доказывал их применение в качестве надгробий, некоторые авторы не соглашались относительно такого их предназначения, подчеркивая их возможный статус в качестве территориальных маркеров в окружающей среде скотоводов [3], даже при том, что допускалось значение некоторых из вырезанных на них сцен как погребальных. В любом случае, как предполагалось, ясно, что такие большие стоящие камни отражали могущество элиты, и что предметы, изображенные на них, отражали ее власть, богатство и статус.

Среди этих памятников колесницы фигурируют заметно в более сложных типах стел, разновидность которых включает человеческие фигуры и другие элементы, связанные с войной или престижем, на поверхности обычных стел («basic panoply stelae») – копье, меч и круглый щит без человеческой фигуры. Стелы с изображениями колесниц найдены не только на юге Гвадалквивирской долины, но также и в более обширных северных областях, вплоть до областей реки Тахо. Поэтому они не ограничиваются тартессийской центральной областью (прибрежные области Уэльвы и Кадиса, а также Севильи), но также выявлены в горных цепях и небольших долинах на севере. Подгруппу «chariot stelae» («колесничных стел») обычно датируют наиболее поздним отрезком времени производства стел, что вероятно уже на рубеже между VIII и VII вв. до н.э. Однако недавние открытия бросают тень на принятое развитие и хронологическую диаграмму, которая предполагает, что самые ранние стелы были наиболее северными и самыми простыми, распространяясь на юг и включая колесницы главным образом в южных областях [4]. Фактически, мы могли бы даже выдвинуть предложение, что колесничные стелы могли быть среди самых ранних типов. В любом случае, до тех пор, пока эти памятники, к сожалению, испытывают недостаток какого-либо надлежащего археологического и стратиграфического контекста, они датируются лишь на основе типологической идентификации схематично представленных на них предметов. Поэтому их дата все еще весьма гипотетична и может измениться.

Из всех 109 известных стел [5] мы располагаем сведениями о 25, содержащих изображения колесниц. Такое соотношение чисел можно сравнить с известными на 1976 год (24 и 7 соответственно) [6]. Расчеты показывают, что приблизительно 25 % данных памятников имеют изображения колесниц, и что эти пропорции остались более или менее постоянными в исследованиях на протяжении более чем трех десятилетий.

Каких-либо археологических свидетельств погребального обряда в рамках этого периода нет, поэтому единственный источник информации, позволяющий определить тип и предназначение колесниц – данные, содержащиеся непосредственно в рисунках. Во всех случаях изображения колесниц представлены в плане, а не в профиле, как в средиземноморском мире. Оба вместе этих два вида известны в отдаленных друг от друга культурах Скандинавии и Сахары. По сути, мы не будем предполагать, что образы подобного типа возникли из-за каких бы то ни было культурных влияний.

Количество деталей в гравюрах часто варьирует в пределах общей простоты расположения. Вариации могут быть в большей мере зависимы от мастерства художника и от породы используемых камней, чем от каких-либо изменений в типе колесницы [7]. Однако они сохраняют достаточно существенной информации.

А. Колесницы неизменно представляют транспортные средства, влекаемые двумя четвероногими животными, вероятней всего лошадьми, а не волами; мы не считаем, что распластанное положение лошадей представляет жертву [8].

В. Три или четыре животных в одной упряжке никогда не представлены, в противоположность тому, что случалось с начала I тысячелетия на Востоке, на Кипре или Сахаре, где часто встречаются триги и квадриги [9].

С. Это всегда двухколесные транспортные средства, никогда четырехколесные; единственный сомнительный случай (Солана-де-Кабаньяс) долгое время идентифицировался как ошибка художника [10].

Д. Всякий раз, когда художник брался, он старался показать, что у колеса четыре спицы. Мы никогда не находим шесть или большее количество спиц. Присутствие сплошных дисковых колес наименее вероятно, даже если спицы не прорисованы [11]; эта деталь замечательна тем, что в области Средиземноморья поначалу в течение нескольких столетий наиболее обычные типы колес включали шесть или большее количество спиц, в то время как в Эгеиде после 1450 г. до н.э. остались только колеса с четырьмя спицами [12].

Е. Кузов колесницы всегда имеет изогнутые очертания с большими ручками.

Ф. Как представлено, ось всегда расположена под центром кузова, как в Греции, а не в заднем конце платформы.

Г. Дышло всегда простое. Мы никогда не обнаруживаем двойного дышла как в Саламине на Кипре [13].

В целом, типологически все детали, наблюдаемые в этих колесницах, явно отличают их от тех, что обнаружены на Ближнем Востоке, Кипре или Сахаре, им ближе те, что относятся к темным векам Эгеиды, или, по крайней мере, их микенские прототипы [14].

Наиболее выразительные изображения на стелах (например, из Атегуа) содержат детали, которые по нашему мнению доказывают то, что, по крайней мере, некоторые из их создателей видели реальные колесницы и знали их устройство, в то время как другие лишь скопировали предыдущие модели без того, чтобы должным образом их понять. Например, начертание на стеле из Атегуа дышла, проходящего под всей длиной кузова колесницы, и достигающего иного конца, в то время как с конструктивной точки зрения такая необходимость не очевидна. То есть, эта деталь не была гравирована тем художником, который знал бы что-либо о реальных транспортных средствах. Также, три параллельных линии, идут от перекладины: две из них достигают только края кузова, поскольку они представляют вожжи, в то время как третья продолжается под кузовом (как сказано, дышло). Также на стеле из Атегуа показаны колеса с четырьмя спицами и явные ручки в задней части кузова для стоящего колесничего, который держится за одну из них. С другой стороны, ошибочное превращение больших ручек в задней части кузова во вторую несуществующую пару колес (Сарса Монтанчес) демонстрирует недостаток понимания устройства реального транспортного средства, как сделано неправильным устройство на изображении в Монте-Карло Бланко.

Колесницы на стелах должны быть поняты как сформированная часть, обозначающая целое, которое включает оружие, а также и персональные изделия, типа зеркал и фибул, и даже музыкальные инструменты, все из них осмыслены в рамках комплекса иконографической системы с указанием на аристократический статус и, вероятно, погребальный характер. Отдельные рассматриваемые изображенные предметы соответствуют эпохе поздней бронзы и Средиземноморья и Атлантики, но в целом они заметно показывают явную связь с Восточным Средиземноморьем и особенно Эгеидой. Что касается стелы из Атегуа (Кордова), то ее иконографический комплекс имеет параллели в греческом геометрическом периоде, что также поддерживает указанное мнение [15].

С другой стороны, нет никаких свидетельств существования каких-либо систем типа дворцовых на юго-западе Пиренейского полуострова в XI-VIII вв. до н.э., или системы, способной к содержанию каких-либо арсеналов для создания военных колесниц, ни складов и ремонтных цехов, ни конюшен и обученных команд, то есть той инфраструктуры, которая позволила бы нам говорить относительно присутствия истинных «военных колесниц» или боевых повозок (как на Ближнем Востоке), или тех, которые использовались в качестве «такси» для доставки вождей на поле битвы (как у микенцев).

Кроме того, колесницы на стелах юго-запада не были лишь абстрактными иконографическими клише, изображениями престижа без какого бы то ни было реального содержания. Они действительно отражают существование неких фактических транспортных средств, возможно лишь некоторых, и возможно сосредоточенных только на юге, которые были импортированы в качестве престижных предметов торговцами восточного происхождения (восточного, с тартессийской точки зрения) [16].

Такие транспортные средства никакого военного значения не имели, и вероятно они использовались лишь для престижа и церемоний. Вскоре они получили еще более символическое значение – в качестве транспортного средства для доставки в загробный мир в контексте героизации умершего аристократа, как это показано на часто упоминаемой стеле из Атегуа, а также других [17].

*Тартессийский ориенталистический период (VII-VI вв. до н.э.).* Изображений колесниц, относящихся к VII-VI вв. до н.э., не известно никаких. Однако мы располагаем некоторыми и все более возрастающими археологическими свидетельствами наличия колесных транспортных средств в определенно княжеских погребальных комплексах. Такие свидетельства присутствуют главным образом в тартессийском могильнике в «Ла Хойя» (Уэльва) [18]. Но этому также может свидетельствовать постоянно увеличивающаяся серия бронзовых изделий (в основном удила или петли), найденных в различных пунктах Андалузии, Эстремадуры, Южной Португалии, но, к сожалению, не в условиях археологических раскопок, и поэтому без какого-либо надежного археологического контекста [19]. Никаких декоративных бронзовых изделий, столь же сложных и достоверных как те, что появляются в этрусском колесничном погребальном обряде VII-VI вв. до н.э., ни в одной из ориенталистических могил Иберии найдено не было [20].

Главная проблема состоит в том, что такие транспортные средства, по крайней мере, что из «Ла Хойя», видимо, не принадлежат ни к легкой колеснице эгейского типа, ни к типу ближневосточных военных колесниц. Они принадлежат к довольно богато декорированному типу фургона с большим количеством бронзовых декоративных элементов и множеством металлических заклепок в колесах и кузове с длинным, достигающей длины 1,5 м, кузовом, определенно сделанным для транспортировки тела умершего на похоронах, как в кипрском Саламисе. Даже навершие оси в виде головы льва имеет кипрские параллели [21]. Они были транспортными средствами, отличными от тех, что представлены на стелах. Но замеченные значимые следы воздействия, оставленные в петлях узды и бронзе ступицы [22], также делает возможным, что эти телеги или фургоны были церемониальными транспортными средствами, используемыми в процессиях или церемониях с достаточной регулярностью перед использованием в последних погребальных обрядах.

С другой стороны, недавно предложенная «высокая» хронология для погребения № 17 в «Ла Хойя» (приблизительно 700/650 гг. до н.э. против предыдущей даты – VI в. до н.э.), используя внешние свидетельства, отличные от непосредственно колесницы [23], отодвигает дату найденного тут транспортного средства ближе к предполагаемой дате самых последних стел юго-запада. Поэтому, мы могли приводить доводы в пользу непродолжительного сосуществования в Восточной Андалузии обоих типов транспортных средств (легких



военных колесниц, а также церемониальных и погребальных фургонов). Даже тогда такое предложение, возможно, вовлекает натяжки слишком далеко недостаточно доступных свидетельств, которые устанавливают хронологию колесничных стел Гвадианы и среднего течения Гвадалквивира слишком близко к ориенталистическому периоду тартессийских правителей Уэльвы.

К сожалению, от деревянного кузова транспортного средства из Ла Хойя 17 сохранилось лишь несколько крошечных фрагментов древесины из грецкого ореха. Тем не менее, в ходе раскопок получено ряд важных результатов [24]. Упряжка состояла из двух, или вероятно четырех лошадей, учитывая присутствие двух великолепных и необычных бронзовых удил в могиле, четырех предположительно бронзовых псалиев различного типа, а также как четырех колец узды или петель. Все из них были найдены в скопленной куче; хотя сами лошади захоронены не были. Размер открытого прямоугольного кузова был определен как 1,5 x 1 м, то есть в два раза больше нормального размера кузова легкой военной колесницы. Его стороны были украшены, а возможно и укреплены, бронзовым листом и орнаментированными дополнениями. Данное средство имело два колеса, которые, очевидно, перед похоронами были сняты, учитывая его местоположение в могиле. Никакие металлические элементы, типа шин колеса, не сохранились, хотя два бронзовых навершия оси или ступицы в форме кошачьей головы выявлены *in situ*. Эти изделия имеют параллели, как сказано выше, в искусстве Кипра, но подобные модели, хотя и датированные VI в. до н.э., были найдены в Ампуриасе (Жерона, Каталония) и в С. Мариано (Перуджа) [25].

Все же другое транспортное средство, от которого сохранилось лишь несколько бронзовых элементов, возможно, было также оставлено в погребении 18 того же самого могильника. Важно обратить внимание, что погребение, также как 17 из «Ла Хойя», было одним из самых богатых в могильнике, оно содержало комплекс погребального инвентаря, который вмещал роскошные керамические изделия, включая некоторые импортные винные амфоры, одну большую бронзовую курительницу для воскурения благовоний, бронзовую флягу и сосуд для возлияний, одну маленькую шкатулку из слоновой кости с фигурами в египетском стиле и многие другие предметы [26].

Известны также другие предполагаемые остатки колесниц. В погребении 89 в Алкасер-ду-Сал, а также в устье реки Тахо и около Лиссабона были найдены некоторые элементы оси и ступицы колесницы. Эти достаточно поздние изделия могут также быть датированы несколько более поздним периодом – IV в. до н.э. наряду с другими изделиями, известными как «Máquiz bronzes», декоративными изделиями, принадлежащими или к колеснице, или к превосходному предмету мебели.

Погребение 17 из Ла Хойя также содержит четыре других бронзовых части, вероятно, колец узды или петель типа, который является характерным для Иберии, и для которого много других примеров, как известно, выявлено вне точного контекста и все же в стиле восточной окружающей среды. Такие короткие пруты заканчиваются в круглом кольце, которые горизонтально подразделены надвое и украшены цветками лотоса [27].

Особый интерес представляют петли этого типа вместе с возможной частью оси и ступицы в храме дворца восточного стиля в Санчо Роано (Саламеа-де-лаСерена, Бадахос), который разрушен и оставлен в конце V в. до н.э. Его начальная стадия восходит к VII в. до н.э. и даже ранее [28]. Фактически, хотя целых остатков колесниц здесь найдено не было, последняя структура (постройки «А») содержит достаточно изделий, связанных с лошадьми, а именно, множество удил различных типов, которые имеют параллели в итальянском мире [29], возможно принадлежат скорее к колесницам, чем к верховым лошадям [30]. Также тут была найдена маленькая, хорошо оформленная бронзовая фигура лошади [31]; это, вероятно, было частью вотивной колесницы типа, уже известного в области Эстремадура [32], параллели которой найдены по всей Европе, включая Италию.



Присутствие столь многих элементов, связанных с колесницами и лошадьми во дворце-святилище Санчо Роано, доказывает их использование в качестве престижных транспортных средств вне погребального контекста в «периферийных» областях по отношению тартесийскому центру в течение ориенталистического периода.

**Колесница в иберийской культуре (V-II вв. до н.э.).** Ориенталистическая традиция помещения колесниц в некоторых княжеских могилах была лишь частично сохранена в течение следующего периода (V-IV вв. до н.э.), периода «героической» и «воинской» аристократии иберийской культуры [33]. Свидетельств о захороненных колесницах этого периода имеется крайне мало. Имеющиеся же сведения имеют отношение не к военным колесницам, а к очень тяжелым железным грузовым фургонам, используемым, как это кажется, главным образом для ежедневных транспортных целей, и в этом случае для погребальных целей в качестве транспортного средства в загробный мир [34].

Среди тысяч иберийских погребений колеса и другие возможные элементы колесницы обнаружены менее чем в дюжине. Эти могилы принадлежат контекстам, датированным к IV в. до н.э., и они почти всегда располагаются в Восточной Андалузии (древней Бастетании) без дальнейшего распространения на юго-восток. Здесь неизвестны богато украшенные бронзовые барельефные изображения со сценами войны, охоты и церемониальных процессов, которые характерны, к примеру, в этрусском мире. Отсутствуют какие-либо свидетельства использования легких колесниц для ристаний.

Колеса со спицами иберийского периода – тяжелые деревянные приспособления с большим числом кованых железных элементов, прибитых к спицам и ступицам [35]. Это содержащие по шесть спиц колеса с внешним диаметром от 90 до 100 см (Тойа) или 140 см (Баса, погребение 176). Наиболее вероятно, что такие единичные колеса были помещены в качестве *pars pro toto* вотивного пожертвования или могильного добра.

Колеса древневосточных и эгейских военных колесниц почти не имели каких-либо металлических частей во избежание поломки древесины, поскольку эти транспортные средства обладали скоростью [36]. Кельтские военные колесницы имели общий вес металлических частей, включенных в шины, не более 3 кг [37]. Иберийские колеса, напротив, имеют значительно больший металлический компонент, как, например, в Тойе (Хазн) или Басе (Гранада), чьи шесть покрытых металлом железа спицы и намертво присоединены к деревянному ободу, имеют параллели в Италии (например, в Гроттаццолина) [38]. Однако даже эти сложные колеса колесницы, найденные в погребениях, весьма отличаются от сплошных дисковых или кроссбаровых колес с прибитыми к ободам металлическими шинами, которые зафиксированы на некоторых поселениях типа Эль Амарехо (в Альбасете), относящихся к III в. до н.э. [39].

К сожалению, колеса, которые зафиксированы в больших построенных гробницах погребений в Тойе [40] или Галере (все в Восточной Андалузии), лишены надлежащего археологического контекста, который необходим для уточнения, были ли захоронены целые колесницы, или только колеса, но этот второй вариант кажется куда более вероятным. Другие колеса и элементы колесницы испытывают недостаток контекста могилы (Мирадор Роландо в Гранаде, второй набор колес из Тойи, бронзовый набор из Макуиза в Хазне), или выявлены в потревоженных или даже разрушенных могилах (Баса в Гранаде, погребения 9 и 176). Наконец, другие элементы, традиционно расцененные как «связанные с колесницей» (Кабесико-дель-Тесоро, могилы 300 и 397), очень сомнительны, поскольку они состоят лишь из простых частей заклепки, которые также легко могли принадлежать любому деревянному предмету [41].

Только в погребении 176 могильника в Басе (Гранада, Андалузия) мы можем найти колесо, непосредственно связанное с могилой, одной из самых богатых в могильнике,

который в свою очередь связан с сериями аттических краснофигурных кратеров, аттической чернолаковой глиняной посуды, амфор, оружия и т.д. Другой пример – погребение в Галере (Гранада, Андалузия). В данном случае в разграбленном, к сожалению, погребении присутствует колесо, которое связано с остатками оружия, включая железный шлем.

С другой стороны, ни в одном из сотен погребений в больших иберийских могильниках V-II вв. до н.э. (Кабесо Лукеро, Кабесико, Сигарралехо, Коимбра, Ла-Сенда, Ла-Серрета, Лос Вильярес и т.д.), имеющих различные остатки колесниц, ни даже в тех, которые классифицированы как «княжеские», независимо от того, сколько предметов и греческой керамики и бронзовых сосудов в них находилось (например, погребения 200 и 277 из Эль Сигарралехо, Мурсия), полевые исследования должным образом не производились. Лишь недавно колесница или колесо повозки обнаружено в Фортуне (Мурсия), одном из самых ранних иберийских могильников в области [42], а также пара – в спасательных раскопках в Лорке (Мурсия) [43]. В обоих случаях колеса типологически близки к известным примерам из Басы и Тойи, они были помещены без колесниц.

Таким образом, мы полагаем, что выражение «Wagengräber», которое используют некоторые авторы в отношении к иберийским погребениям с колесами фургонов, лишь вводит в заблуждение. Только к очень немногим ориенталистическим погребениям мы можем считать такой термин уместным; принимая во внимание, что в иберийской культуре, которая является хронологически более поздней и культурно отличной, мы можем находить лишь редкие остатки колесниц в виде колес в очень немногих случаях, и не обязательно в самых богатых погребениях.

Археологические данные ясно показывают, что иберы часто использовали в качестве транспорта двух- и, возможно, четырехколесные телеги и фургоны на конной и бычьей тяге. На дорогах, ведущих ко многим поселениям, часто наблюдаются глубоко врезы в скале тысячами колес следы, оставленные телегами с тяжелыми железными шинами (Кастельет-де-Бернабе, или Кастельяр-де-Меса в Валенсии, Эль-Орал в Аликанте, и т.д.). Эти следы от колес позволяют нам определить ширину оси около 100-130 см для иберийских транспортных средств, что намного меньше ширины от 150 до 200 см оси, типичной для ближневосточных военных колесниц. Эти телеги обладали, как это мы показали, тяжелыми сплошными дисковыми или кроссбаровыми колесами, как в случае Амарехо в Альбасете (два сплошных колеса III в. до н.э.), Серро-де-ла-Круз в Кордове (II в. до н.э.) или Монтхуиз в Барселоне (IV-II вв. до н.э.).

Эти скромные транспортные средства также представлены в форме маленьких votivных пожертвований, вырезанных в камне или отлитых в бронзе. Примеры древней техники были оставлены в святилищах типа Эль-Сигарралехо или Ла-Лус (Мурсия); из поздних – в Эль-Колладо-де-лос-Хардинес (Хаэн). Они показывают, что простая транспортная телега была гораздо более обычна, чем богатое церемониальное транспортное средство. В данном случае мы имеем дело с транспортными средствами, отличающимися прямоугольным или треугольным кузовом, двумя колесами с осью под центральной частью кузова и, вероятно, оглоблями. Очень часто votivные жертвования не показывают никаких спиц, поэтому похожи на сплошные колеса, хотя это само по себе еще не доказательство.

Мы должны также помнить, что характерная железная часть с заклепками, часть металлического покрытия спицы колеса, была также найдена в 1916 году в святилище Эль-Колладо-де-лос-Хардинес в Андалузии. Это, кажется, доказывает, что настоящие колеса, а не только миниатюрные, также иногда вносились в святилища в качестве жертвования.

Однако кое-что из древней традиции, которая рассматривала колесные транспортные средства в качестве престижного транспорта для доставки в загробный мир, было сохранено в иберийском менталитете и, видимо, представлено любопытным изображением на керамическом сосуде из Эльче-де-ла-Сьерра, относящемся ко II в. до н.э. [44]. На этом

рисунке изображена мужская фигура ибера, который отправляется в поездку в загробный мир, куда он, очевидно, поднимется на телеге, поскольку непосредственно перед этим он получает крылатую лошадь из рук также крылатой женской фигуры. Возможно, лошадь предназначена для того, чтобы быть запряженной в колесницу, которая повезет его в потусторонний мир. В целом, эта типичная героическая сцена с крылатыми лошадьми и колесницами вызвана значительным влиянием средиземноморской традиции, имеет хорошие параллели в Этрурии. Однако, колесница, с которой мы имеем дело, не типичное легкое военное или церемониальное транспортное средство, а транспортный фургон с кроссбаровыми колесами и высоким кузовом, более подходящим для перевозки сена, чем умершего аристократа. Очевидно, во II в. до н.э. древняя церемониальная легкая колесница уже известна не была или не использовалась, но сама идея у иберов еще сохранялась.

Средиземноморские идеи о переходе в иной мир на борту транспортных средств достигли даже кельтиберийских территорий. Никаких погребений с транспортными средствами или даже колесами там мы не находим, но это та же самая идея, которая была представлена в грубом плохо сохранившемся рельефе, сделанном в глине на скамье в маленькой домашней святыне в кельтиберийском участке в Серрон-де-Ильескас (Толедо), возможно относящейся к середине IV в до н.э. Две легких колесницы средиземноморского стиля перемещаются налево в сопровождении крылатого грифона. Это весьма необычный иконографический мотив для данной территории [45].

*Перевод А.И. Василенко*

*Fernando Quesada-Sanz*

## TWO-WHEELED LIGHT CHARIOTS, CARTS AND WAGONS IN THE IBERIAN PENINSULA DURING THE IRON AGE

This paper provides a brief overview of the types and uses of wheeled vehicles in the Iberian Peninsula between the end of the Late Bronze Age and the Late Iron Age (9th to 2nd centuries BC).

*Поступила в декабре 2006 г.*