

---

---

## **BEGI-ORDEAK:**

# **REMINISCENCIAS DE UN AMULETO EGIPCIO AL SERVICIO DE LOS NAVEGANTES VASCOS DEL SIGLO XX**

**María Begoña del Casal**

“El ojo de Horus”, *udjat*, para los antiguos egipcios, es un símbolo protector en el que se mezclan los rasgos del ojo humano con los del halcón peregrino. Son varias las versiones que explican su remoto origen y siempre están en relación con dioses del mito heliopolitano (1). Una de ellas cuenta que son los ojos del dios supremo Re, el izquierdo la Luna (L. 1) y el derecho el Sol (L. 2) (2). Otra leyenda identifica el ojo derecho con Re y el izquierdo con otro dios, Thot (3). Una tercera, la más extendida, afirma que el ojo derecho es el de Re, y el izquierdo el del dios halcón Horus (4), quien dio origen divino a la monarquía egipcia y de donde procede el nombre común del amuleto: “El ojo de Horus”, siempre en singular y haciendo referencia al izquierdo, también llamado “el sano” o “el ojo ileso”.

Fue un amuleto personal muy popular en la civilización faraónica y, en forma de colgante, anillo o brazalete, su uso abarcó a casi todos los habitantes del país del Nilo sin hacer distinciones entre las diferentes capas sociales. Las infinitas variantes conservadas sólo se diferencian por el tamaño, la maestría o torpeza en la ejecución y la calidad del material empleado para su realización, en ocasiones piedras semipreciosas engastadas en oro o, en la mayoría de los casos, simples piezas cerámicas hechas en serie. Tratándose de la representación del ojo izquierdo -cuya simbología es lunar, como ya se ha puntualizado- se trató de acentuar su carácter nocturno usando materiales y pinturas de colores fríos: blancos, azules y negros. Menos frecuente es encontrar este amuleto en forma de ojo derecho -también se ha dicho que esta forma es la representación del Sol- empleando para ello una gama de colores cálidos: oro, ocres vivos, anaranjados y rojos. Aún más escasas son las piezas en las que el anverso y el reverso del amuleto forman la dualidad astral, es decir, por un lado el ojo lunar y por el opuesto el solar. Los dos ojos mágicos enfrentados en un mismo plano se pintaron o esculpieron, con idéntica finalidad protectora, sobre diversos objetos destinados al uso cotidiano o al meramente funerario.

Pronto, los antiguos egipcios incorporaron este elemento mágico a la navegación. Pasando por alto los períodos iniciales de la historia de Egipto -entre 2.920 y 2.040 a.C. (5)- nos situamos en el Imperio Medio (2.040- 1640 a.C.) donde, en cambio, su uso está perfectamente documentado. Las maquetas de barcos, procedentes de las excavaciones efectuadas en las tumbas del Egipto Medio, expuestas en diversos museos, atestiguan el empleo de la *udjat* en ciertas palas de remo (L. 3) y en las proas de algunos barcos (L. 4). Posteriormente, esculpidas o pintadas en los monumentos tebanos realizados durante el Imperio Nuevo (1550-1070 a.C.), las brancas de algunas embarcaciones siguen protegidas con un ojo a cada lado (6). Hay *udjat* en las barcas

---

---

que trasportan a las divinidades, tanto en los templos como en las tumbas privadas y reales (Ls. 5 y 6). Además de estar representada en las naves de los dioses, lo están también en las destinadas a viajes particulares y hasta en las de carga; en cambio, las remolcadoras (L. 7) nunca aparecen provistas del amuleto.

Usada contra el “mal de ojo”, la *udjat* saltó fronteras penetrando en diferentes culturas mediterráneas junto con otros talismanes, también egipcios: escarabeo, anj o cruz de la vida, tit o nudo de Isis, dios Bes, etc (7). Pero no nos detendremos aquí en el análisis de las facetas de la expansión de dichos amuletos ni de los cultos sincréticos, limitándonos a analizar una sola de las vertientes del uso de la *udjat*, como protectora de la navegación (8).

En el milenio anterior a nuestra era, la influencia estilística que Egipto ejerció sobre los países de su entorno geográfico (9) fue notoria. Por citar algunos ejemplos, sabemos que en Asiria se hicieron las deliciosas placas de marfil de Nimrud, antigua Kalah (siglo IX-VIII a.C.), los bajo-relieves del suelo del palacio de Asurnarsipal II (883-859 a.C.) en Nínive, y la cabeza esculpida en la época de Sargón II (722-705 a.C.) encontrada entre las ruinas del templo de Nabu. Todo ello, y más, con evidente inspiración egipcia, pero entre los siglos IX al V a.C. no está constatada la costumbre de pintar *udjat* en los barcos asirios (Ls. 8, 9 y 10).

El pueblo fenicio absorbió como una esponja todos los estilos orientales, especialmente las formas egipcias y, debido a su supremacía naval, difundió por los puertos mediterráneos un estilo que hoy conocemos por “orientalizante”. Ellos, aparentemente, debían haber sido los primeros en imitar la costumbre egipcia de pintar un par de *udjat* en las proas de sus barcos, pero no lo hicieron. Naves fenicias con proas rematadas por acrostolios en forma de cabeza de caballo, sin atisbos de *udjat*, están representadas transportando la preciada madera del Líbano en los relieves del palacio de Sargón II en Jorsabad. En las puertas de bronce de Balawat, donde se captó el momento de la inspección hecha por el rey de Tiro a la flota dispuesta a partir con tributos para Asiria (siglo IX-VIII a.C.) (L. 11), tampoco hay *udjat* en ninguno de los barcos.

También Creta tuvo contactos comerciales con Egipto, pero en los seis metros de tabique cubierto de frescos con tema naval que se pintó en el cuarto nº 5 de la Casa del Oeste de Akrotiri, al sur de Tera, no se plasmó ni un solo barco con *udjat* (L. 14). Tras el cataclismo que destruyó la casi totalidad de la isla hacia 1.400 a.C., con la posterior decadencia minoica, los griegos continentales se hacen copartícipes, con los fenicios, del poderío naval del Mediterráneo. Para el siglo X a.C. Micenas es una potencia indiscutible y los muros de sus palacios se cubren de pinturas con características cretenses, próximas en sus conceptos a las egipcias. Es difícil precisar si los navegantes micénicos se protegieron con *udjat* o no, pero estableciendo paralelos con los pueblos contemporáneos es fácil imaginar que no. Por tanto, queda visto que hacia el siglo X a.C. los únicos barcos protegidos por el “Ojo de Horus”, *udjat*, eran los egipcios, y ningún otro pueblo, ni fenicio, ni asirio, ni cretense había adoptado tal hábito.

Pudieron ser los comerciantes griegos asentados en las colonias egipcias del delta del Nilo (10) los primeros en heredar la costumbre de proteger sus naves con un par de *udjat*, pues para encontrar este uso fuera del ámbito egipcio hay que esperar a que Grecia asiente los pilares de su futuro esplendor, cuando los alfareros griegos del 600 a.C. comienzan a producir las piezas magistrales de figuras negras sobre fondos ocre, en las que la presencia de la pseudo-*udjat* en los barcos es indiscutible (L. 15). Cien años después hay un cambio en el estilo cerámico griego

---

---

y se pasa a las piezas de fondo negro con primorosas figuras rojas, por las que podemos ver que mantienen la costumbre de decorar las amuras de los barcos con grandes *ojos* que, aunque ya hayan perdido las características iconográficas de la *udjat* egipcia, en cambio conservan su prestigio de amuleto protector (L. 16). Incluso sabemos que pocos años más tarde, Demetrio I *Poliorcestes*, de Macedonia (336-283 a.C.), acuña una moneda en la que la *udjat* mantiene su auténtica forma original (L. 17).

Hacia el siglo V, tras la caída de Tiro, con los cambios políticos que sacudieron el Próximo Oriente se nos ofrece el panorama de unas colonias fenicias desmembradas y convertidas en pequeños y débiles estados. Dos de ellos, Cartago y Chipre (11), junto con Grecia, son puntos muy interesantes para este estudio. Centrándonos en el Mediterráneo, vemos que Grecia, Cartago y Chipre se reparten el espacio marítimo antes del siglo V a.C. y es en estas fechas cuando los barcos de las tres potencias se ponen bajo la protección de la *udjat*, siendo difícil precisar cuál es la primera en adoptar la costumbre (Ls. 12 y 13) (12). Lo cierto es que los cartagineses surcan dos mares, Mediterráneo y Atlántico (13), amparados en dos ojos protectores, a pesar de que el amuleto haya perdido poco a poco su forma y sentido religioso original, para adoptar un carácter supersticioso.

La alianza de Cartago con Etruria, un nuevo pretendiente del espacio marítimo, unida al desgaste heleno de las guerras médicas, hace flaquear las fuerzas griegas y en el año 535 a.C. un nuevo poder, que será mucho más fuerte, empieza a perfilarse sobre las aguas del *Mare Nostrum*: Roma. Si bien en la Roma de los tiempos republicanos se acepta la práctica de defender los navíos con la mágica mirada de Horus, en cambio, el hábito desaparece en la etapa imperial (14), como queda demostrado por un sinfín de relieves de la época que reproducen embarcaciones marítimas y fluviales. Un ejemplo oficial, del principio del siglo II d.C., es el que preside el foro de Trajano en la capital del Imperio: la magnífica Columna Trajana que, con meticulosos detalles describe la conquista de Dacia, incluye varias embarcaciones y ninguna de ellas provista de ojos. Un ejemplo del siglo III, menos formal que el anterior, es el conocido por “relieve de Neumagen” donde ocho hombres hacen la proeza de mover los veintidós remos de la nave en la que transporta cuatro barricas de vino; y uno más, contemporáneo del anterior, está en el mosaico tunecino (Sala XXVII del Museo del Bardo, Túnez) que recoge un episodio de la *Odisea*, donde, debido al tema, la abundancia de barcos es notoria y tampoco estos llevan el talismán.

Por todo ello cabe pensar que, después de que en el año 146 a.C. Roma eliminara prácticamente el último baluarte fenicio, Cartago, la tradición de proteger las naves mediante un par de ojos en la proa hubiera pasado directamente de los cartagineses (Ls. 18 y 19) hasta algunos de los barcos que, con ojos en sus amuras, navegaron en el Mediterráneo durante la Alta Edad Media, entre los siglos V y IX (L. 20), que por su diseño bien pudieron ser hechos en astilleros chipriotas.

Por lo que respecta a los barcos mediterráneos del siglo XI, tenemos el caso de la República de Venecia que, con su poder económico dependiente del comercio marítimo, fue ajena por completo al uso de ojos protectores. En la misma época, Francia mostró igual indiferencia por la milenaria tradición, como demuestran dos ejemplos muy conocidos: el Arca de Noé pintada en Saint Savin sur Gartempe, y el astillero bordado en el tapiz de Bayeux.

---

---

La España balear del siglo XIII nos dejó nuevos testimonios de omisión en los tres navíos y botes representados en el retablo de Santa Úrsula del convento franciscano de Palma de Mallorca.

Sin embargo, en el siglo XIV, Italia nos depara una sorpresa: la nave florentina pintada por Bonaiuto en el techo de la Capilla de los Españoles del claustro de Santa María Novella, sí esboza tímidamente un ojo en su proa. Un siglo después, ya en pleno Renacimiento, en un dibujo del taller de Mantegna, se hace una interpretación libre del reverso de una serie de monedas emitidas por la República romana que también puede interpretarse como una alegoría de la capacidad del hombre para vencer los problemas planteados en sus proyectos. La ilustración (L. 21) muestra a Jano sujetando una plomada o péndulo en las manos, delante de una nave de estilo romano cuya proa está provista de un ojo humano, tan realista, que podría pertenecer al retrato de cualquier rostro.

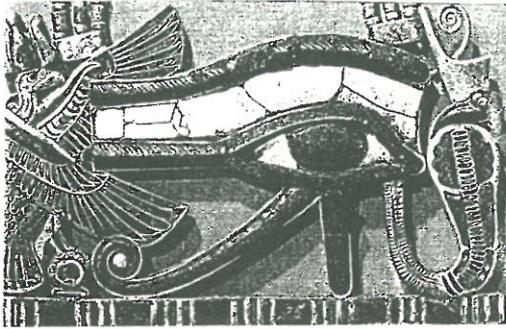
Aunque desaparecida entre sus directos herederos, los pueblos mediterráneos a excepción de los malteses (Ls. 22 y 23) (15), la costumbre de dotar a los buques con un par de ojos protectores sigue vigente en los pesqueros vascos, aunque sea muy difícil precisar el momento de la adopción de este legado de cuarenta siglos de antigüedad. Los casi dos milenios que separan los contactos mantenidos entre los pueblos cantábricos y los comerciantes púnicos quedan muy lejanos en el tiempo, haciendo improbable que la tradición les llegara directamente de los cartagineses (16), y la lógica apunta más hacia posibles influencias culturales, relativamente recientes, entre los pescadores norteños con levantinos y andaluces. Pero no es aventurado pensar que los balleneros vascos del siglo XI, surcando mares desconocidos y peligrosos en ligeras embarcaciones, se resguardaran bajo el símbolo de los ojos en alerta constante cuando hubieron de llegar hasta las costas de Terranova, Islandia y Groenlandia en persecución de un preciado cetáceo (17) que, paulatinamente, se iba retirando del Golfo de Vizcaya (18). Razones de tipo económico-social hicieron que el negocio de pesca de gran altura decayera entre los vascos y que pocos armadores continúen practicándola actualmente (19). A la pesca de altura le ha ocurrido lo mismo; en cambio, en la de bajura, el descenso ha sido menos marcado y es en las brancas de estos barcos de dos palos donde se mantiene viva la vieja costumbre de asegurar el éxito de las capturas y la protección de las travesías con un par de ojos mágicos.

La decadente tradición es ya historia en la Sala Naval del Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico Vasco de Bilbao (20), donde se exponen unas placas de hierro denominadas en euskera *begi-ordeak*, popularmente llamadas *begijet* ("el ojo que todo lo ve") (L. 25), y que no son otra cosa que la última transformación sufrida por la *udjat* egipcia. Con lo que sólo resta asegurar que, en pleno siglo XX y cumpliendo su verdadera misión, aún pueden verse estos ojos de hierro atornillados a las brancas de los barcos pesqueros de bajura vascos, cuyas tripulaciones surcan el Cantábrico (L. 24) amparándose en la mirada mágica de la *udjat*, el Ojo de Horus.

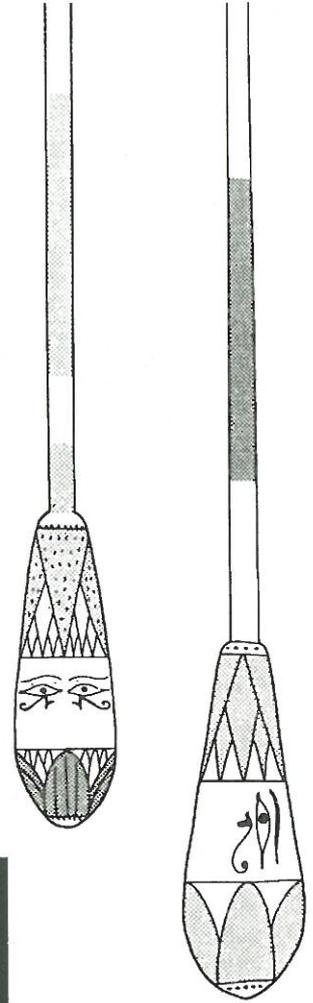
PROCEDENCIA DE LAS LÁMINAS: (1) LAMY, L. (1989): 44, ISBN: 84-7444-326-1.- (2) LAMY, L. op. cit.: 45.- (3) WILSON, E. (1987): 44, ISBN: 0-486-25339-2 (pbk).- (4) ZIEGLER, Ch., et. al. (1990): 38.- (5) EGGBRECHT, A. (1984): 263, ISBN: 84-01.- (6) DONADONI, A. (1989): 50, ISBN: 88199-999-X.- (7) PIJOÁN, J. (1979): 112, ISBN: 84-345-3243-3.- (8) HUYGHE, R. (1995): 155, ISBN: 84-320-2000-1.- (9) MOSCATI, S. (1992): 73.- (10) AUBET SEMMELER, M.E. (1987): 46.- (11) AUBET SEMMELER op. cit.: 43.- (12) MOSCATI, S. op. cit.: 72.- (13) MOSCATI op. cit.: 73.- (14) LAROUSSE-PLANETA (1995): 57, ISBN: 84-395-3789-1.- (15) LEVI, P. (1992): 110, ISBN: 48-7838-163-5.- (16) LAROUSSE-PLANETA op. cit.: 67.- (17) PIJOÁN, J. (1968): 204, Dep. Leg. 33,447(2).- (18) PIJOÁN, J. (1968): 332, Dep. Leg. 33, 447(2).- CAMINO, M.M. (1990): 61.- (20) GARMENDIA, I. (1979): 251, ISBN: 82-248-0017-6.- (21) CARDINI, F. (1991): 133, ISBN: 84-226-3728-6.- (22) ARANA, J.M. et. al. (1981): 139, Enciclopedia Histórico- Geográfica de Vizcaya, ISBN: 84-7407-4070.



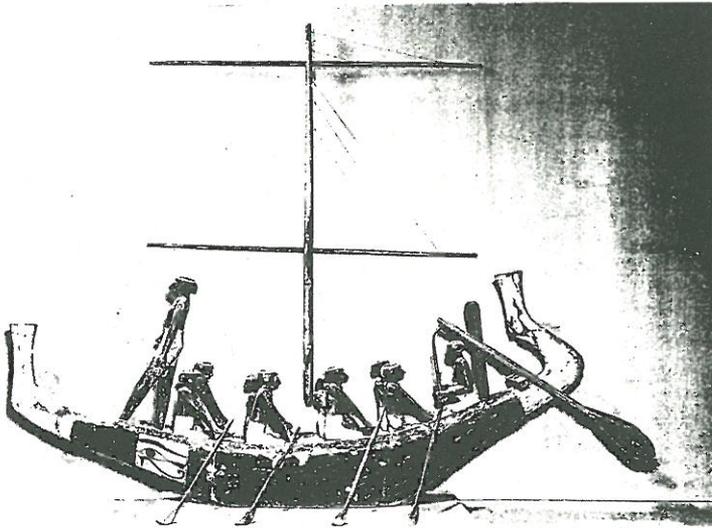
L. 1.- Udjat, en un colgante del faraón Tutankhamon.  
Museo de El Cairo, Egipto



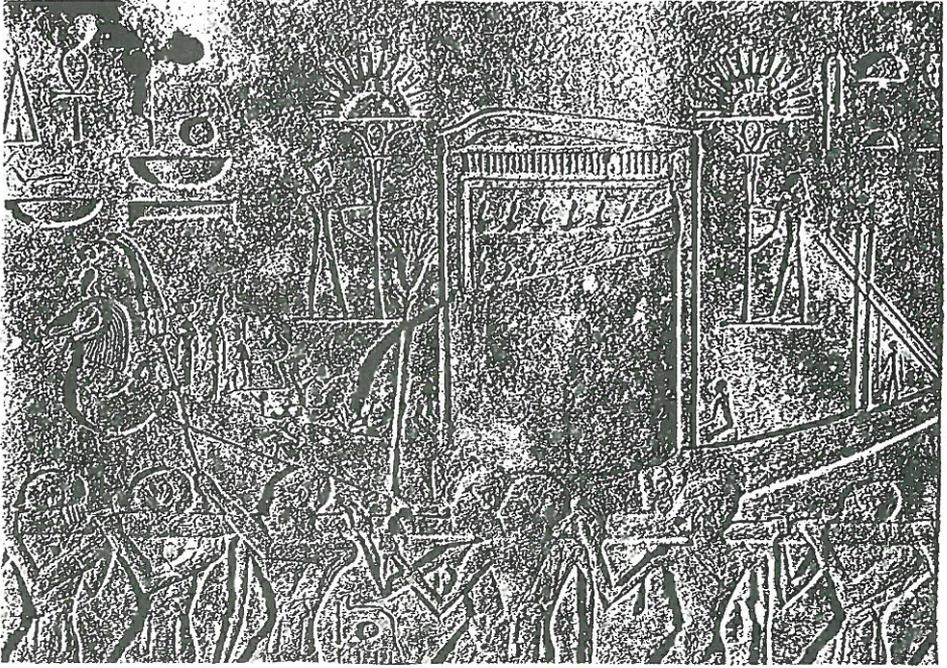
L. 2.- Ojo solar de un pectoral de Tutankhamon.  
Museo de El Cairo, Egipto



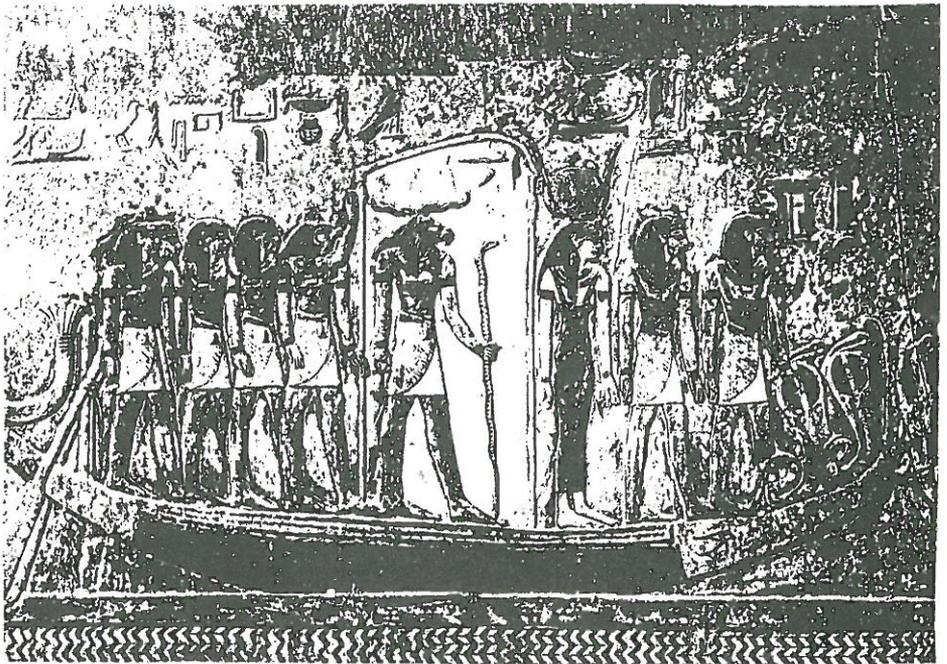
L. 3.- Dibujo de dos remos en miniatura hallados en tumbas del Imperio Medio.  
Museo de El Cairo, Egipto



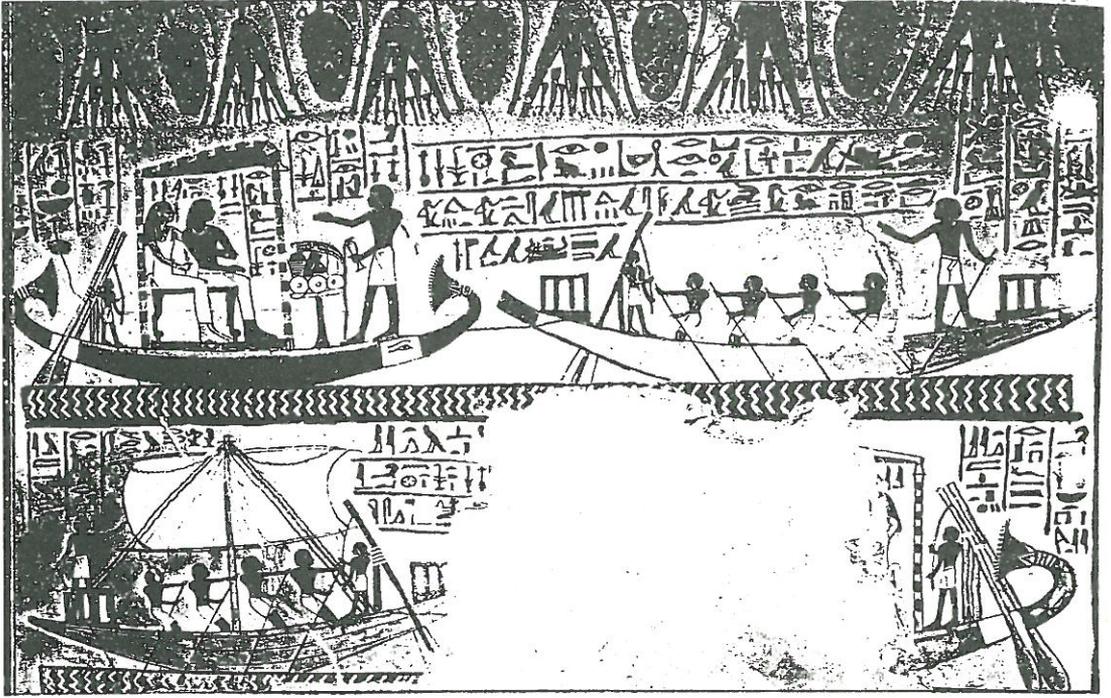
L. 4.- Maqueta de una barca fluvial del Imperio Medio, de la tumba de Nakhti en Assiut, Egipto.  
E 12027, Museo de El Louvre



L. 5.- Barca procesional del dios Amón (relieve sobre granito rojo), de la Capilla roja de Hatshepsut. Museo al aire libre del templo de Karnak, Egipto



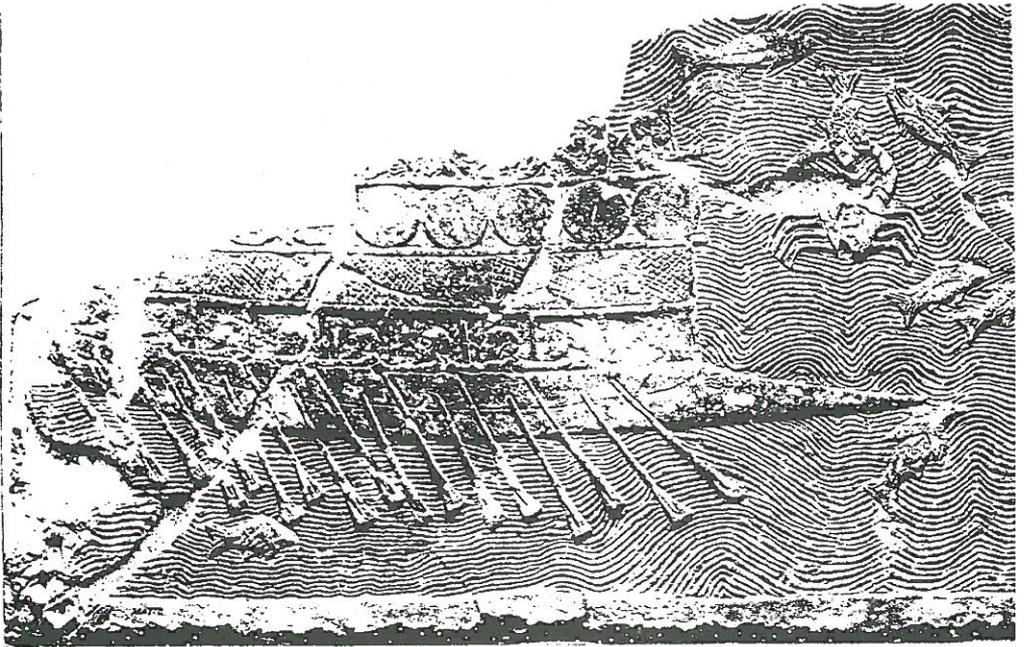
L. 6.- Barca solar del dios Amón-Re en la tumba del faraón Seti I, Luxor, Egipto



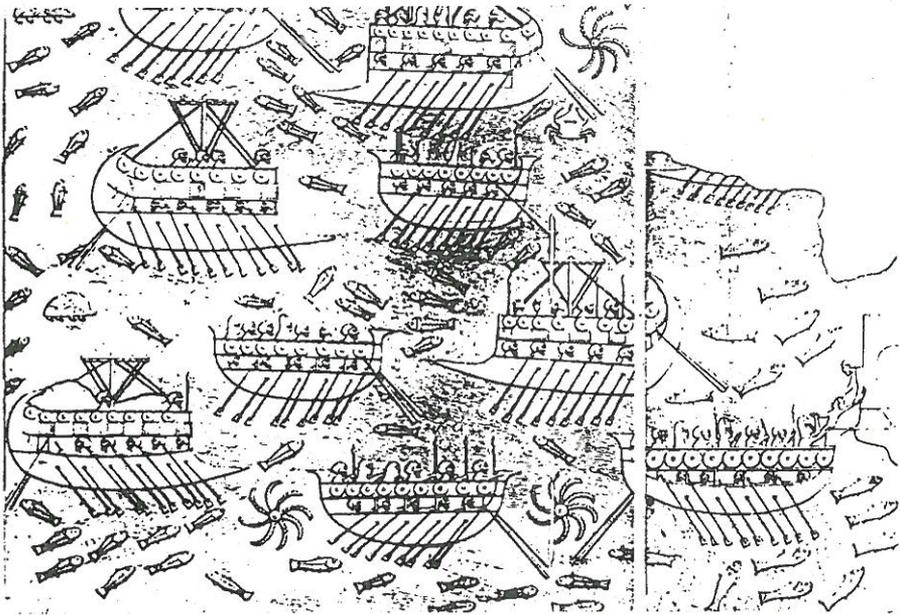
L. 7.- Viaje de Sennefer y su esposa Meryt al santuario de Abydos. En el mural de su tumba se representa la ida y la vuelta, en ambos casos la embarcación señorial es remolcada para evitar molestias a los ilustres viajeros. La nave de los remeros no está protegida por la *udjat*. (TT 69b) Luxor, Egipto



L. 8.- Kuffa asiria de un bajorrelieve del palacio de Assurnasirpal en Nimrud. Museo Británico



L. 9.- Embarcación fenicia en una decoración en yeso del palacio de Senaquerib, que representa al rey Luli de Tiro huyendo del ataque de Sargón II en 701 a.C.



L. 10.- Dibujo del panel comentado arriba, en el que pueden verse dos tipos de barcos fenicios: el rápido, destinado a la guerra, de proa aguda y una vela central, y el redondo movido a remo llamado *golah* por los fenicios, más indicado para carga y pasaje



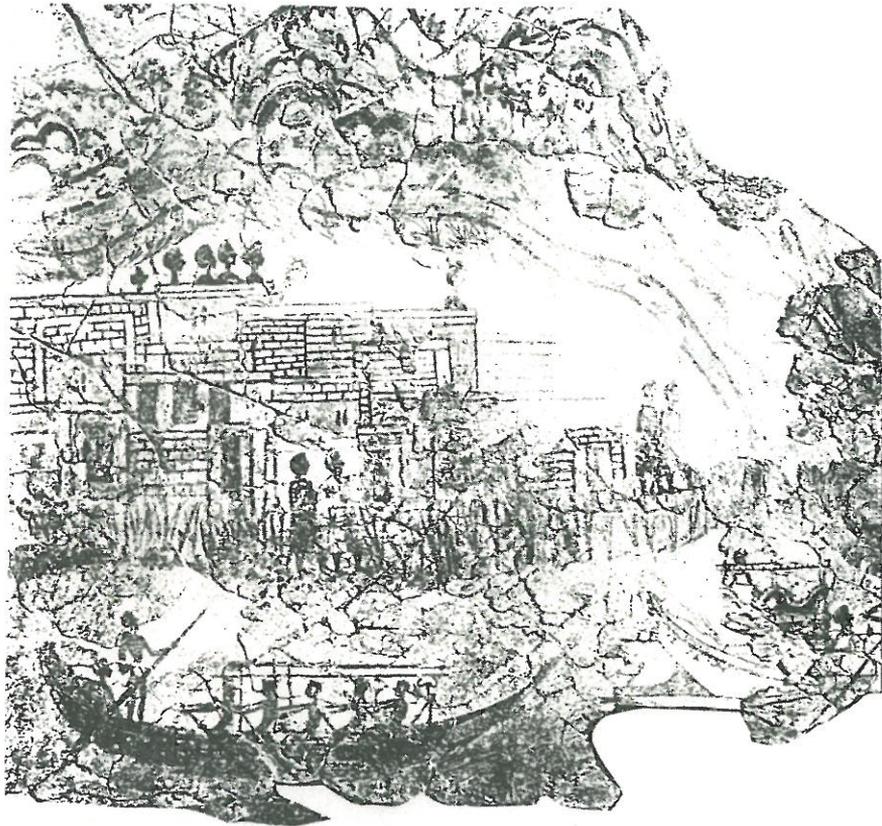
L. 11.- Plancha de bronce repujado de las puertas de la ciudad de Balawat, en la que un rey de Tiro examina los barcos que parten con tributos rumbo a Asiria



L. 12.- Moneda procedente de Biblos, acuñada en plata en el año 340 a.C., con una nave fenicia de combate que, pese a tener una cabeza de león en la proa, la banca del barco se ha protegido con un *ojo* bien visible.  
Museo Nacional de Beirut

L. 13.- Bajorrelieve de una *golah* fenicia del siglo II-I a.C. perteneciente a la decoración de un sarcófago hecho en Biblos en época romana.  
Museo Nacional de Beirut





L. 14.- Pintura mural de una casa de Akrotiri representando la llegada de naves al puerto de Tera. Ningún navío tiene pintado el talismán.



L. 15.- Cerámica de fondo rojo y figuras negras representando a Dionisios.  
La nave se protege con un *ojo*.

L. 16.- Cerámica griega de fondo negro con figuras rojas que recoge una escena de *Los Argonautas*:  
Ulises atado al palo para evitar la fascinación de las sirenas, en este caso aladas. El barco está protegido por un *ojo mágico*





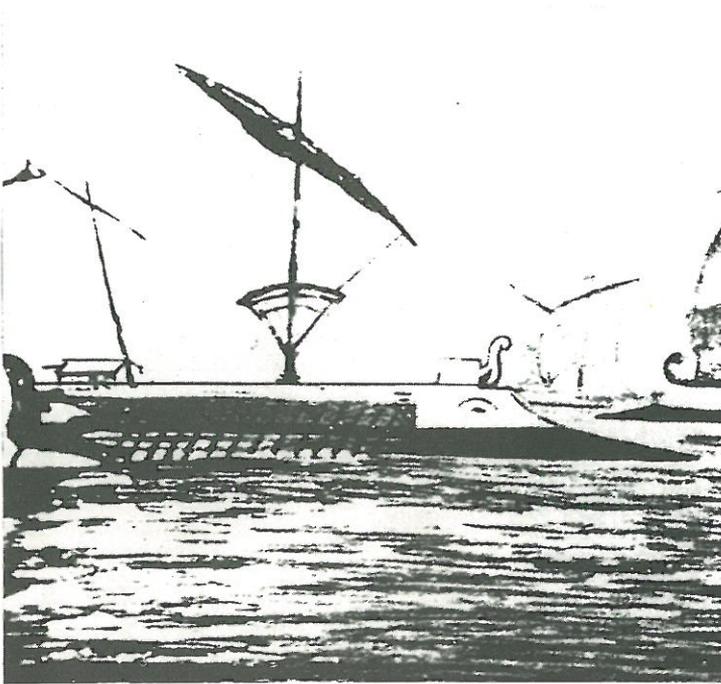
L. 17.- Moneda con la efigie de Demetrio I de Macedonia (336-283 a.C.), que por el lado opuesto presenta la Victoria alada sobre una proa dotada de una *udjat*



L. 18.- As republicano con cabeza de Jano Bifronte y embarcación provista de una rudimentaria *udjat* en la proa



L. 19.- Estela votiva cartaginesa del siglo II a.C. en cuya decoración se resume un deseo de protección divina. El círculo de la proa puede representar un *ojo*, al igual que el símbolo astral situado encima de la nave. Museo de Túnez



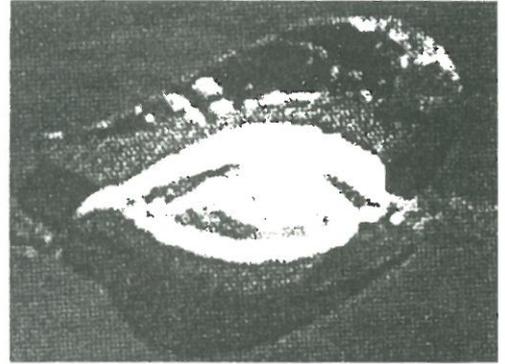
L. 20.- Paphlios fenicio con un ojo en la proa



L. 21.- Dibujo italiano del Renacimiento recreando un motivo de la Roma republicana.  
La embarcación que construye Jano tiene un *ojo* en la proa



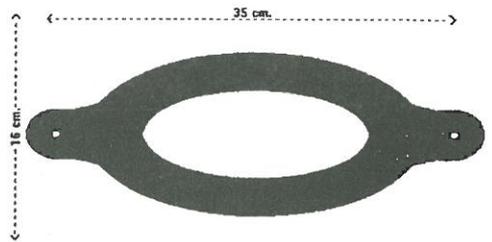
L. 22.- Siglo XX. Barco anclado en un puerto maltés



L. 23.- Detalle del ojo protector de la embarcación maltesa



L. 24.- Siglo XX. Barco de pesca del puerto vizcaíno de Santurce protegido con *Begi-ordeak*



L. 25.- *Begi-ordeak*

---

---

## NOTAS

---

- (1) En egipcio lunu, Heliópolis en griego, y la On bíblica, fueron los nombres que identificaron un importantísimo templo de culto solar situado donde hoy se levanta el aeropuerto de El Cairo.
- (2) L. LAMY (1989): 14-16 y 44.
- (3) G. RACHET (1995): Uadjet.
- (4) A. GARDINER (1993), tomo II (Diccionario): 24.
- (5) Los datos arqueológicos no permiten negar o asegurar la presencia de la *udjat* en los elementos navales de épocas anteriores al Imperio Medio.
- (6) Independientemente de que la embarcación esté o no dotada de mascarón de proa, como es el caso de la de Amón.
- (7) La gama de barcos citada es de navegación fluvial pues, pese a que los egipcios hicieron expediciones marítimas como las del país de Punt o las de Biblos, siempre fue en navegación de cabotaje. Hasta el reinado de Necaó II (610-595 a.C.) no se creó la Marina Egipcia.
- (8) Los citados talismanes debieron salir de Egipto por medio del comercio fenicio a la vez que el culto a Bes, un dios enano, músico, protector de la infancia y del sueño, al que erigieron un templo en la actual Ibiza, Ebusus fenicia, isla que recibió del dios su nombre, y que se entregó a Cartago después de la caída de Tiro, hacia el siglo V a.C. Grecia y Roma se encargaron de difundir otros cultos egipcios como el de Amón y especialmente el de Isis.
- (9) La expansión fronteriza realizada por los egipcios en sus tres grandes períodos históricos, denominados Imperios, unido al comercio constante establecido de antiguo con los fenicios, hizo que la estética faraónica se expandiera desde los puertos de los pueblos civilizados del creciente fértil hasta los del Mediterráneo más occidental. Pruebas de este gusto fenicio por la joyería egipcia se hallaron en las tumbas de Biblos pertenecientes a Abi Shemu y a su hijo Ip Abi Shemu.
- (10) El faraón Amasis (570-562 a.C.) se apropió de las factorías griegas que llevaban largo tiempo funcionando en Naucratis.
- (11) Chipre, isla habitada en tiempos remotos por un pueblo que no hace al caso comentar aquí, fue colonizada por los fenicios, dominada por los egipcios intermitentemente y ocupada por los micénicos hacia 1.500 a.C. En ella, el legendario Pafos elige un puerto natural de extraordinarias virtudes para fundar la ciudad que llevará su nombre, y edifica un templo dedicado a Afrodita por la creencia de que la diosa nació del mar frente a esta costa. La isla, posteriormente perteneció a Persia y en el año 58 a.C. se convirtió en provincia romana. - Entre los tesoros que Chipre ofreció a sus diversos invasores estuvieron el cobre, el opio y las coníferas, de calidad semejante a las del Líbano, y especialmente la situación estratégica del puerto de Pafos, punto de enlace marítimo entre el delta egipcio, Cartago y Grecia, y el sur de Anatolia.
- (12) Lo cierto es que no me ha sido posible documentar naves fenicias orientales dotadas de ojos protectores antes del año 340 a.C., y esto gracias a a dos ilustraciones de una obra de PIERO BARTOLONI (1992): 72, donde presenta una moneda procedente de Biblos acuñada en esa fecha, en la que se reproduce una nave de guerra amparada con un ojo mágico. La misma obra incluye un navío de carga del siglo II a.C., también fenicio, con idéntica protección.
- (13) Se ha encontrado cerámica púnica en Vigo, Pontevedra (Galicia), Coaña (Asturias) y en el sur de la Galia.
- (14) Sin duda alguna la República romana acepta el uso del ojo protector, pero aunque durante la etapa imperial se abandone la costumbre, la idea queda latente y se manifiesta en la extraña escena de ataque de un buque en el puerto de Ostia (bajorrelieve del siglo II-III de la colección Torlonia, Roma), donde se ve la nave rodeada de dioses protectores y un gran ojo suspendido en el aire, ajeno por completo a la restante simbología. El pie de la lámina que ha servido para hacer esta reflexión (BROWN, P. (1991): 153) dice así: ... un amuleto sin relación con el cuadro: mira aviesamente ("les pone los ojos grandes") a los envidiosos que lanzan mal de ojo y atraerían la mala suerte sobre el héroe del relieve. Dos pinturas murales pompeyanas recogen escenas navales: una en la Casa de los Vetti, y otra representando la llegada de barcos al puerto del templo de Isis en Pompeya, sin indicios de ojos en ninguna proa.

---

---

## NOTAS

---

- (15) La costumbre ha desaparecido prácticamente en la Costa Brava, el Levante español y Andalucía. Existen casos aislados en Galicia, Asturias y Cantabria, siendo mucho más abundantes en las provincias vascas volcadas al Cantábrico: Vizcaya y Guipúzcoa.
- (16) Ya en la nota nº 13 queda indicada la presencia de cerámica púnica del siglo II a.C. en la costa cantábrica. Hay fuentes indicando que el primer periplo atlántico-cantábrico abordado por las naves fenicias ocurrió hacia el año 450 a.C. Las relaciones comerciales que existieron entre los cartagineses y los pueblos del norte de la Península Ibérica se corroboran con la presencia de un semis de bronce hallado en el Castro de la isla de Toralla (Vigo, Pontevedra), según E.C.T./J.L.M.G. (1995), Cat. de la Exposición Astures, p. 245. Por ello, no es imposible que el uso del ojo protector pasara de la cultura púnica a galaicos astures, cántabros y vascos.
- (17) Se alude a la ballena bizcayensis actualmente exterminada.
- (18) Pasado el tiempo, en el siglo XVIII, la competencia que en la pesca de la ballena ejercieron holandeses e ingleses contra los pescadores de gran altura vascos, obligó a estos a dedicarse más a la captura del bacalao. La explotación, que requería navíos de mayor envergadura, duraba seis meses por campaña y alcanzó hasta mediados del siglo XX.
- (19) Pesqueros de Bermeo (Vizcaya) siguen faenando en Senegal.
- (20) Desde aquí, mi agradecimiento a la directora del Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico Vasco, Dña. KARMELE GOÑI, y a Dña. AMAIA MUJICA, técnico del mismo, por sus valiosas informaciones y por todas las atenciones que siempre me han prestado.

---

---

## BIBLIOGRAFIA BASICA

---

- BROWN, P. (1991): *El imperio romano y la antigüedad tardía*, Madrid.
- CARA BARRIONUEVO, L. y CARA RODRÍGUEZ, J. (1989): "Los puertos romanos en la costa meridional", *Rev. de Arqueología* nº 93, pp. 10-19.
- CONTICELLO, B. (1990): *Rediscovering Pompeii*, Roma.
- DEMAKOPOULOU, K., et al. (1992): *El mundo micénico*, Madrid.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. et al. (1995): *Astures*, Gijón.
- GARDINER, A. (1993): *Gramática egipcia*, tomo II (Diccionario), Valencia.
- GARMENDIA BASARTEGUI, I. (1979): "Diccionario Marítimo Ilustrado", *Gran Enciclopedia Vasca*, Bilbao.
- LAMY, L. (1981): *Misterios egipcios*, Madrid.
- LARA PEINADO, F. (1989): "El Arte de Mesopotamia", *HISTORIA 16, Historia del Arte 5*, Madrid.
- LARA PEINADO, F. y CÓRDOBA ZOILO, J. (1989): "El Mediterráneo Oriental", *HISTORIA 16, Historia del Arte 6*, Madrid.
- MOSCATI, S. et al. (1983): *Cartagineses*, Madrid.
- MOSCATI, S. y BARTOLONI, P. et al. (1998), *i Fenici*, Milán.
- RACHET, G. (1995): *Diccionario de la civilización egipcia*, Barcelona.
- VV.AA. (1993): "Nacimiento y muerte de los fenicios", *SABER-VER* nº 10, Mayo-Junio, pp. 40-77.

