



PHICARIA

VI ENCUENTROS INTERNACIONALES DEL MEDITERRÁNEO

NAVEGAR EL MEDITERRÁNEO



PHICARIA

PHICARIA

VI Encuentros Internacionales del Mediterráneo.
Navegar el Mediterráneo.

© de los textos y las imágenes:

Sus autores.

© de esta edición:

Universidad Popular de Mazarrón.
Concejalía de Cultura.

COORDINACIÓN EDITORIAL

José María López Ballesta.

EDICIÓN CIENTÍFICA

María Milagros Ros Sala.

PORTADA

Muher.

IMPRIME

I.G. Novoarte, S.L.

ISBN: 978-84-697-9948-2

Depósito Legal: MU-179-2018

Impreso en España / Printed in Spain

ÍNDICE

CONDICIONES Y CONOCIMIENTOS NAÚTICO-MARINOS EN LA ANTIGÜEDAD. Pere Izquierdo i Tugas	17
IL NAUFRAGIO DI SAN PAOLO A MALTA (<i>ATTI DEGLI APOSTOLI, 27</i>). TRA LA VITA E LA MORTE SUL MARE. Stefano Medas	37
EL MEDITERRÁNEO ARCAICO COMO ESCENARIO BÉLICO. Adolfo J. Domínguez Monedero	53
DE SIROS A KYRENIA: EMBARCACIONES EN EL MEDITERRÁNEO ORIENTAL HASTA EL FINAL DE LA ÉPOCA CLÁSICA. Jorge García Cardiel	81
COMERCIO FENICIO A TRAVÉS DE LOS DATOS PROPORCIONADOS POR EL YACIMIENTO SUBACUÁTICO DEL BAJO DE LA CAMPANA. ESTUDIO PRELIMINAR. Juan Pinedo Reyes	99
LA FUNCIÓN MECÁNICA DEL COSIDO EN LOS BARCOS GRIEGOS ARCAICOS. Xavier Nieto Prieto	117
UNA INTERPRETACIÓN NAÚTICA A LA ESTIBA DEL CARGAMENTO EN EL PECIO BOU FERRER. Carlos de Juan Fuertes	131
EL ESTUDIO DE LA NAVEGACIÓN ANTIGUA (S. II A.C. - S. VI D.C.) A TRAVÉS DEL PAISAJE COSTERO EN LAS COSTAS DE LA CARTAGINENSE. Felipe Cerezo Andreo	147
PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ASPECTOS RELIGIOSOS DE LOS LINGOTES CON FORMA DE PIEL DE TORO EN EL MEDITERRÁNEO DURANTE EL II MILENIO A.C. Álvaro Gómez Peña	163
LA NAVEGACIÓN EN LA CERDEÑA PREHISTÓRICA. Claudia Pau	183
ROMA Y LA PRIMERA GUERRA PÚNICA: UNA POTENCIA TERRESTRE ANTE LA GUERRA MARÍTIMA. Gerard Cabezas Guzmán	189
EL MONOPOLIO DEL COMERCIO MARÍTIMO ORIENTAL BAJO LA ÉLITE PUTEOLANA. Rebeca Arranz Santos, Clara Ramos Bullón y Carlos Díaz Sánchez	199
TOPONIMIA Y NAVEGACIÓN FENICIA EN EL EXTREMO OCCIDENTE EN LOS INICIOS DE LA COLONIZACIÓN. José Luis López Castro	217
MAGISTRADOS NAVALES EN LA REPÚBLICA: EL CASO DE LOS <i>DUOVIRI NAVALES</i> . Julián Espada Rodríguez	227
DELITOS MARÍTIMOS COMETIDOS TRAS UN NAUFRAGIO Y SU RESPONSABILIDAD PENAL DERIVADA. Teresa Encarnación Villalba Babiloni	235

**COMERCIO FENICIO A TRAVÉS DE LOS DATOS PROPORCIONADOS
POR EL YACIMIENTO SUBACUÁTICO DE EL
BAJO DE LA CAMPANA. ESTUDIO PRELIMINAR.**

JUAN PINEDO REYES

COMERCIO FENICIO A TRAVÉS DE LOS DATOS PROPORCIONADOS POR EL YACIMIENTO SUBACUÁTICO DE EL BAJO DE LA CAMPANA. ESTUDIO PRELIMINAR.

JUAN PINEDO REYES

Resumen:

Las excavaciones realizadas en el yacimiento subacuático de El Bajo de la Campana (San Javier-Murcia) en colaboración entre el Institute of Nautical Archaeology (INA) y el Ministerio de Cultura de España (Arqua) en los veranos de 2007 a 2011 han proporcionado una extraordinaria documentación acerca de un impresionante yacimiento fenicio. Los estudios aún en diferentes grados de ejecución proporcionaran una visión única del comercio marítimo en esta época.

Abstract:

The excavations carried out in the underwater site of El Bajo de la Campana (San Javier-Murcia) in collaboration between the Institute of Nautical Archeology (INA) and the Ministry of Culture of Spain (Arqua) in the summers of 2007 to 2011 have provided a extraordinary documentation about an impressive Phoenician site. The studies still in different degrees of execution will provide a unique vision of maritime trade at this time.

Palabras clave: Fenicios, Marfiles, Metales, Cerámica, Comercio Marítimo.

Key words: Phoenicians, ivory, metals, ceramic, maritime trade.

Desde la antigüedad hasta nuestros días conocemos a los fenicios como un pueblo eminentemente marino, reconocidos como intrépidos exploradores y grandes mercaderes, hombres famosos por sus negras naves que surtían de productos manufacturados, artículos de lujo y materias primas a los exigentes mercados orientales.

El comercio, por tanto, es considerado como la actividad básica de la economía fenicia como reflejan los relatos homéricos, aunque visto este intercambio desde una óptima poco favorable para estos navegantes (Aubert, 2003).

Este comercio en muchas ocasiones aristocrático, conllevaba un rol social, político y religioso y en parte dependía del consumo que hicieran los sectores dirigentes de estas sociedades (Hindes y Hirst 1979).

1.- El yacimiento

Junto a la Isla Grosa, la Plumbaria, descrita por Strabón se localiza el Bajo de la Laja, conocido arqueológicamente como Bajo de la Campana, esta impresionante y peligrosa roca de origen volcánico nunca veló en superficie y por tanto a lo largo de la historia representó y representa un grave peligro para las embarcaciones que, confiadas, se acercan a la costa o la cercana Isla Grosa.

El Bajo, con una superficie superior a los 100 mts cuadrados, se compone de dos elevaciones separadas por una profunda grieta que desde los 24 mts de profundidad, se eleva en su parte occidental hasta llegar en la actualidad a los -1,50 mts.

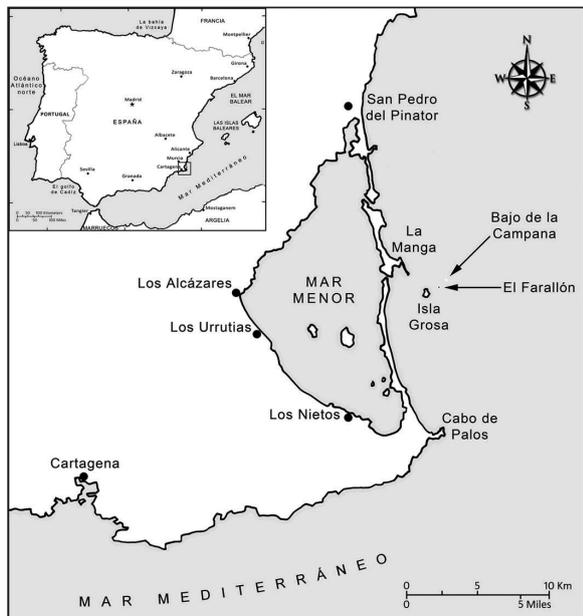


Figura 1. Plano de situación del yacimiento de El Bajo de la Campana.

Cuando se iniciaron las investigaciones en el año 2007, el fondo circundante en la zona occidental del Bajo se hallaba literalmente cubierto de piedras, rocas de todo tamaño desde grandes piedras de peso superior a las 4 Tm., a rocas de menor tamaño junto a gravas y sedimento más fino.

Todo éste impresionante desprendimiento es producto de la azarosa historia del lugar. Sucesivamente el Bajo ha sido objeto de voladuras, bien para desguazar en los años 50 del pasado siglo los restos del último pecio hundido en sus inmediaciones, el Monte Toro hundido en 1937, o bien como lugar de ejercicio de las prácticas de voladuras controladas efectuadas por los buceadores de combate de la Armada e incluso ha sido blanco en prácticas de tiro. Estos hechos unidos a los embates del oleaje, muy fuerte en la zona, sobre todo de los vientos de primer cuadrante que impactan contra la roca sumergida, ha dado lugar al aspecto caótico que presentaba el fondo cuando iniciamos los trabajos.

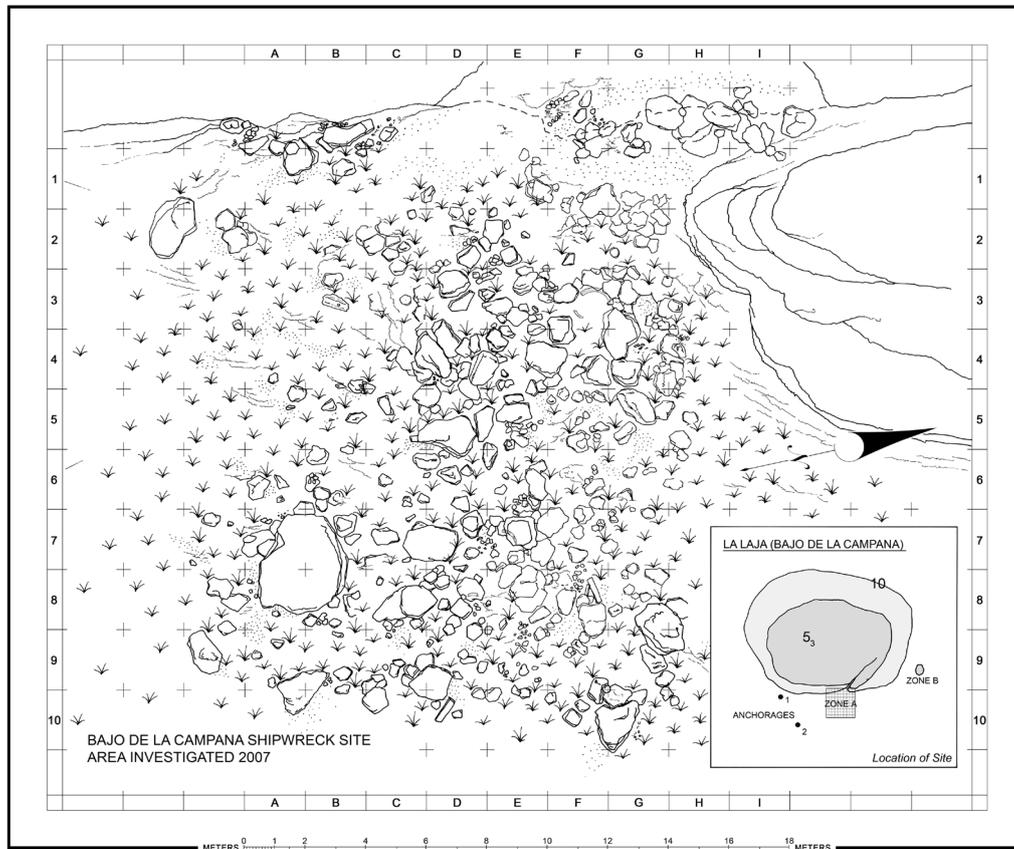


Figura 2. Planimetría del yacimiento al inicio de la campaña. 2007.

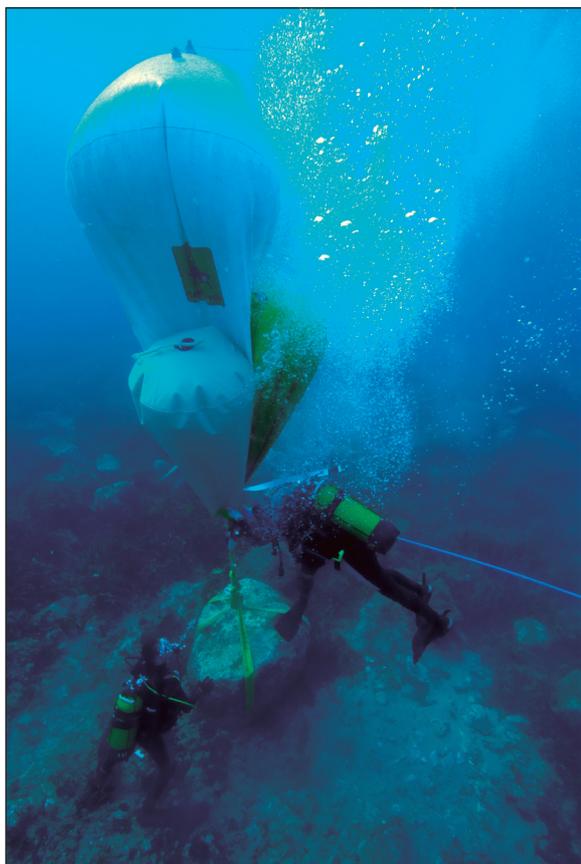


Figura 3. Extracción de las grandes piedras que cubrían el yacimiento Foto S.H.SNOWDEN (2011).

Precisamente fue en las labores de desguace cuando los buzos que trabajaban en ellas se percataron de la existencia de importantes restos arqueológicos en el entorno. Pero no será hasta las investigaciones realizadas por D. Julio Mas, director del Patronato de Excavaciones Arqueológicas Submarinas de Cartagena, en la década de los años 70 del pasado siglo, cuando se realizó una exhaustiva labor de reconocimientos y recuperaciones de materiales arqueológicos en este enclave, destacando entre otros materiales recuperados 13 defensas de elefante, cuatro de ellas con inscripciones en alfabeto fenicio, (Sanmartín, 1986), junto a lingotes de estaño de casquete hemisférico y diverso material cerámico.

Hasta 1988, no se vuelve a retomar la investigación en este lugar. En ese año unas prospecciones, de un mes de duración, realizadas por el antiguo Centro Nacional de Inves-

tigaciones Arqueológicas Submarinas volvieron a poner en valor este destacado yacimiento. Los trabajos, lastrados por el mal tiempo al realizarse en invierno permitieron elaborar un primer plano de dispersión de los restos y se identificaron correctamente los naufragios antiguos. (Roldán, B, *et al.* 1995).

Tras esta intervención no se volvió a investigar en este punto hasta el inicio de nuestros trabajos, diecinueve años después, durante este periodo de tiempo y debido al auge experimentado por el buceo deportivo en España, el yacimiento sufrió una presión muy fuerte por parte de los buceadores y buena parte del material arqueológico que a finales de los años 80 del siglo XX, se apreciaba en superficie, fundamentalmente lingotes de estaño y fragmentos cerámicos fueron sistemáticamente expoliados.

En el verano de 2007, iniciamos, contando con el apoyo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, un proyecto de investigación en colaboración entre el Institute of Nautical Archaeology (INA) y el Ministerio de Cultura de España que actuó a través del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (Arqua) de Cartagena. Con una duración prevista para el proyecto de cinco años se retomaron las investigaciones en este importante yacimiento arqueológico centrando los trabajos sobre el yacimiento fenicio, uno de los pecios documentados en este yacimiento múltiple.

El hecho de encontrarse encima del yacimiento esta gran acumulación de rocas ha supuesto que una buena parte del yacimiento no fuera sistemáticamente expoliado, contribuyendo a su conservación, aunque también ha comportado que muchos de los materiales arqueológicos documentados se hallaran muy fragmentados y aplastados por el enorme peso que tenían encima. También ha implicado que los trabajos de excavación fueran muy duros, lentos y laboriosos al tener que ir retirando meticulosamente las piedras que protegían el yacimiento.

Los restos del naufragio se dispersaron en una zona de unos 400 metros cuadrados y ante la falta de la estructura de madera los patrones de dispersión de los materiales más pesados, como los lingotes de metal, el mineral de plomo o los propios colmillos de elefante nos han proporcionado una idea suficientemente clara de cómo pudo naufragar el barco y del lugar en el que tocó fondo.

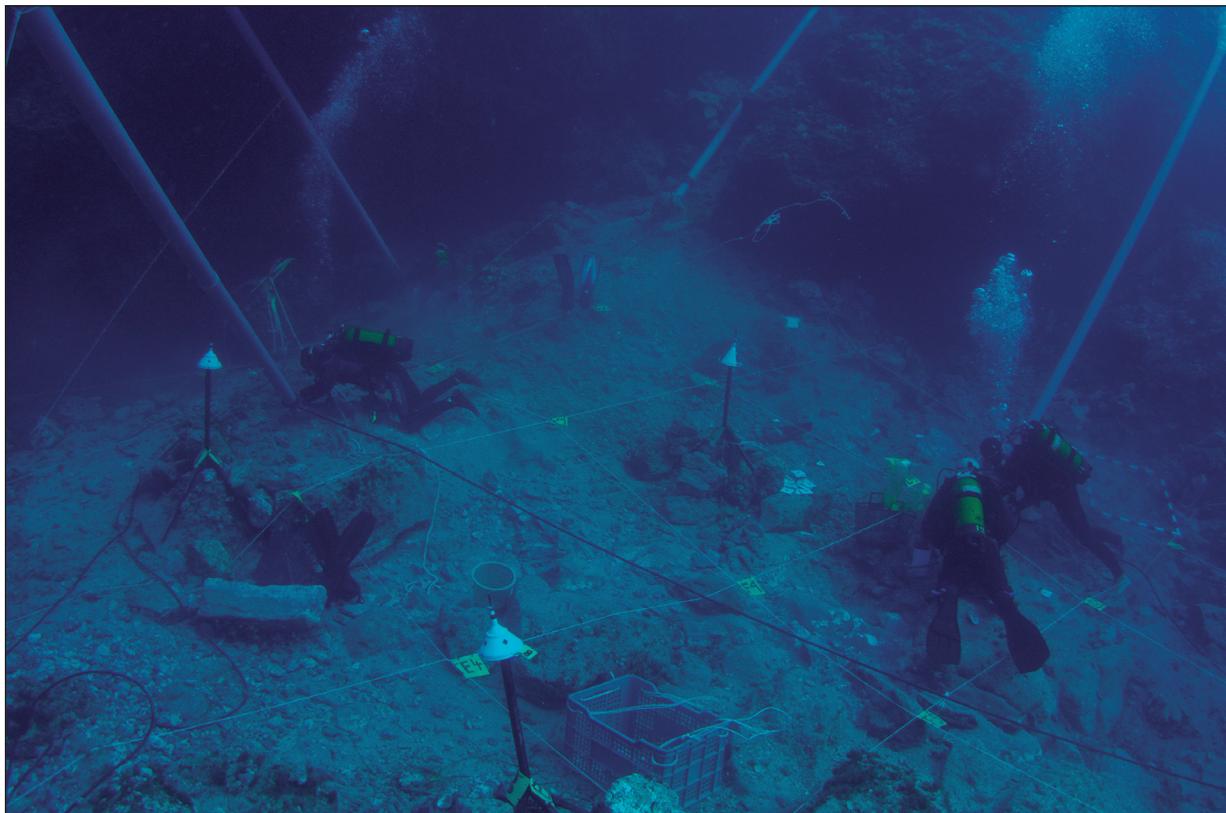


Figura 4. Proceso de excavación del yacimiento. Foto Patrick Baker (2010).

2.- Los hallazgos

Cuando el barco naufragó y según el registro de los materiales recuperados llevaba como mínimo un cargamento de 4 toneladas. Este dato de mínimos hay que cogerlo con reservas ya que, aunque no tengamos pruebas fehacientes de otro tipo de materiales que pudieran completar la carga, los productos perecederos a granel, como telas, lanas u otras materias primas de producción textil, al igual que otros tipos de productos perecederos como excedentes agrícolas o maderas nobles, sabemos que eran igualmente objeto prioritario de comercio y que por lo azaroso que debió ser el hundimiento al chocar con el bajo y lo turbulento que es el fondo donde se depositó hayan podido desaparecer irremediablemente, y ya no los podemos cuantificar. Además no hay que olvidar que a este hecho hay que sumarle el incesante expolio al que se vio sometido el hundimiento desde su descubrimiento en la década de los 50 del pasado siglo, que sin duda ha tenido un efecto notable.

El ejemplo más cercano de un naufragio prácticamente coetáneo, el barco 2 de Mazarrón, cargaba 2,800 Kg. para una eslora de 8,15 mts (Miñano, 2013) lo que nos sirve de referencia para suponer como podría ser la embarcación.

Una de las características principales de este pecio es lo heterogéneo de su cargamento y de la procedencia de los materiales embarcados. En él encontramos productos para la exportación, esto es materias primas, junto a artículos elaborados, algunos de lujo, importados de diversos orígenes.

Los elementos más significativos del navío fenicio naufragado en el Bajo de la Campana, y que componían el grueso del cargamento, lo conforman las materias primas transportadas para su futura elaboración en talleres especializados.

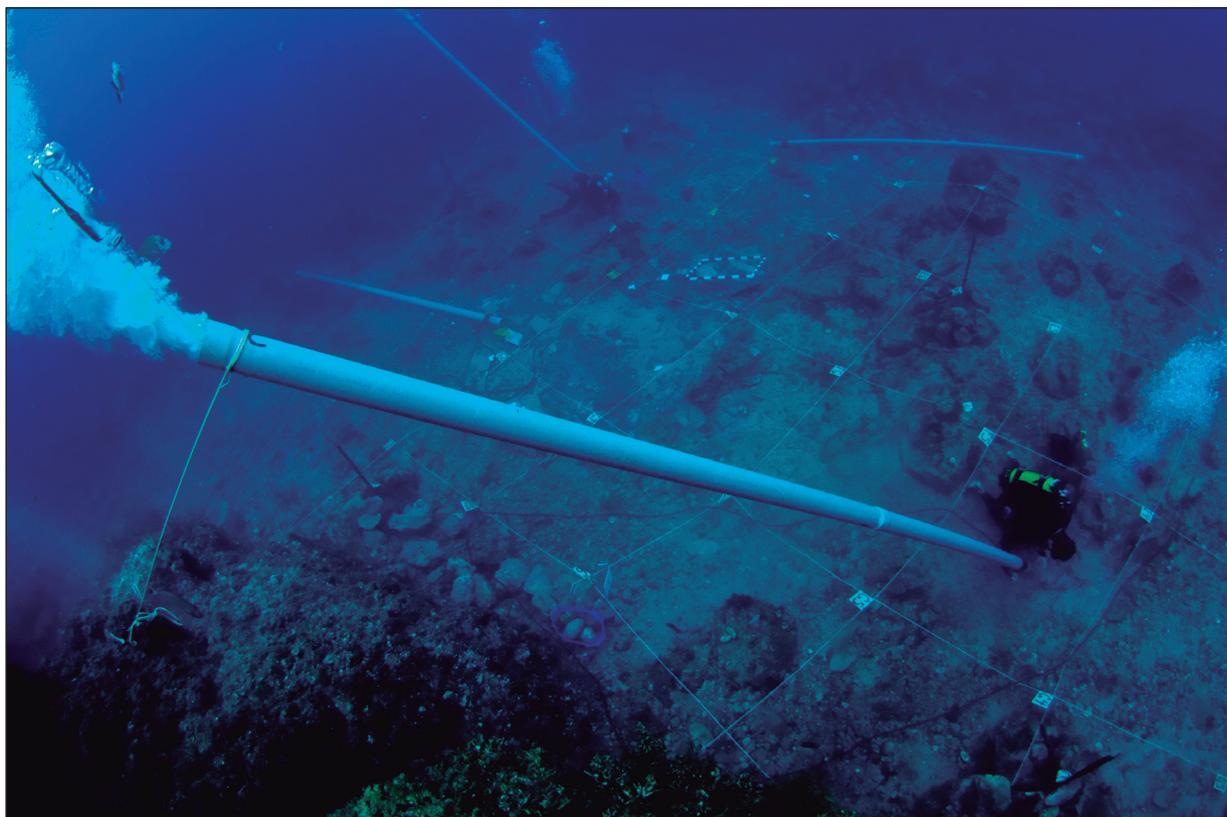


Figura 5. Proceso de excavación. Foto S.H.SNOWDEN (2011).

Estos materiales, sin duda, de un alto valor económico en la Antigüedad, son los siguientes:

Defensas de elefantes: Se han documentado y extraído en las campañas realizadas más de 50 colmillos, en buen estado de conservación, así como numerosos fragmentos y lascas de marfil de otras defensas que corrieron peor suerte y aparecieron astilladas y aplastadas. Algunos de hasta 146 cm de longitud y 17 cm de diámetro. Muchas de las defensas debieron ser tratadas in situ por los restauradores antes de su extracción por los problemas de laminación que presentaban. Las defensas documentadas, unidas a las 13 defensas que ya se conocían de las investigaciones de los años 70, configuran un extraordinario cargamento único en la arqueología. Únicamente sobre cinco de los nuevos colmillos documentados en las campañas de 2007 a 2011 aparecen inscripciones en alfabeto fenicio.

Todas las nuevas inscripciones se caracterizan por la presencia central de un nombre de persona y en dos de ellas

con sendos antropónimos. Parece que en algunos casos la técnica de la incisión de la escritura es distinta aunque no puede afirmarse que hubiera varias manos ejecutando las inscripciones. Algunos colmillos llevan perforaciones circulares en la parte proximal, que interpretamos como que posiblemente pudieran servir para el atado de estos a otros elementos o entre sí. También algunos colmillos presentan las puntas biseladas.

En tres de las defensas se lee un claro antropónimo fenicio, Eshmunhilles (*'šmnhlš*) nombre que significa “Eshmún me ha salvado”)- El colmillo lleva por tanto grabado, de forma indeleble, el nombre de un personaje relacionado con la acción comercial que implicaba el viaje de los marfiles. En una línea superior aparece la secuencia *brk*, que bien podría tratarse de un segundo antropónimo abreviado, es también posible que se trate de una fórmula de salutación.

Sobre los otros dos ejemplares se lee el antropónimo Bodashtart (*bd'štrt*, nombre con el significado probable de



Figura 6. Defensas de elefante in situ. Foto. M Polzer (2009).

“(Nacido) por la mano de Ashtart”) quizá también acompañado de una breve fórmula antepuesta.

Así los nombres reflejados en las inscripciones, nos abren varias hipótesis; pudiera tratarse de los destinatarios del cargamento, tanto pudieron ser artesanos o responsables de un taller especializado como nuevos intermediarios comerciales; o tanto pudieron corresponder a los comerciantes que, en el propio barco, se hacían cargo del material o se movían con su propia mercancía como –hecho no enteramente descartable– pudieron remitir a intermediarios o productores que fijaran su nombre a las piezas en un momento anterior del proceso.

Lo que parece claro es que estos dos personajes son gentes ligadas de una manera u otra a una materia prima extremadamente valiosa dentro de un movimiento de bienes complejo y de singular importancia y por tanto estos epígrafes constituyen un testimonio excepcional.

Un cargamento de marfil como el documentado en el yacimiento fenicio del Bajo de la Campana, es único. Como la gran mayoría de los colmillos no llevan inscripción, es posible sugerir la hipótesis de que las defensas de marfil se almacenaran agrupadas por lotes (de modo similar a lo que sabemos que ocurría con los cargamentos cerámicos) siendo varios de estos lotes (o varios de los colmillos de uno o más lotes) marcados con inscripciones para diferenciar el conjunto.

Es difícil llegar a saber quiénes podrían ser los compradores de semejante cargamento de marfil, pero no hay que obviar que el marfil siempre ha sido un material que denota poder, utilizado para decorar mobiliario y lechos de élites y soberanos, además de tener un sentido religioso, siendo usado para la elaboración de estatuas de carácter religioso

Los otros elementos claramente de exportación que formaban parte del cargamento del barco lo constituyen los metales.



Figura 7. Inscripción en alfabeto fenicio Eshmunhilles ('smnhls). Foto M. Polzer (2010).

La necesidad de aprovisionamiento de metal representó un fuerte estímulo para la realización de viajes de larga distancia, con el consecuente establecimiento de nuevas relaciones económicas y sociales con otras culturas que, a lo largo de las épocas, contribuyeron a estimular la evolución social y cultural entre las antiguas civilizaciones.

El metal siempre se ha considerado un símbolo de riqueza y tanto la necesidad de aprovisionamiento y acumulación así como el comercio de los mismos han sido factores muy relevantes que han contribuido a impulsar importantes fenómenos históricos, como por ejemplo los distintos procesos de colonización y más tarde conquista.

La abundancia de metales en la Península Ibérica propició los contactos y las relaciones comerciales entre varias civilizaciones de la cuenca mediterránea. En particular, fue el contacto con el mundo fenicio el que marcó una etapa especialmente significativa en la historia de la Península, so-

bre todo por el fuerte impulso dado a las actividades mineras y a la producción de metales, que favorecieron contactos comerciales más intensos y de amplia escala. De hecho, muchos escritores clásicos griegos y latinos consideraron que la necesidad de aprovisionamiento de metal, en especial de la plata, tuvo un papel fundamental en las primeras expediciones fenicias a Occidente, haciendo hincapié en la importancia que tuvo el comercio de metales para que se realizase la colonización de Iberia.

El comercio de metales por mar lo tenemos documentado desde el 1.300 a.C. en el pecio de Ulu Burum (BASS, G 1986). (PULACK, C 1988).

Los metales que hemos documentado, y que formaban parte del cargamento son los siguientes:

Lingotes de estaño: Se han registrado y recuperado 154 lingotes completos, con un peso aproximado de 1 kg cada uno y una pureza superior a 99%. Por los análisis



Figura 8. Lingotes de estaño. Foto M. Polzer (2008).

efectuados sobre algunos de ellos, sabemos que estos lingotes tienen una procedencia atlántica (Galicia), aunque todavía no se ha analizado el conjunto completo. Se han documentado tres tipos estandarizados de lingotes, la mayoría del tipo de casquete hemisférico. Aparte de éstos, también se han documentado numerosos fragmentos de estaño pertenecientes sin duda a otros lingotes, que han aparecido fragmentados.

Lingotes de cobre: Se han identificado 13 de estos lingotes completos. Con un peso cada uno en torno a los 2 Kg. También se han recuperado abundantes fragmentos, algunos de los cuales parecen fraccionados a propósito. Al igual que en el caso anterior no se han analizado en su conjunto, pero hasta el momento conocemos ocho procedencias distintas para el cobre lo que es sorprendente, destacan la procedencia de áreas de sierra morena, rio tinto, los pedroches y especialmente Chipre y Cerdeña.

Mineral de plomo: Innumerables nódulos de galena, con un peso cercano a una tonelada y de diferentes tamaños se han documentado como parte del cargamento de este barco. Los primeros análisis sobre el mineral de plomo indican que una gran mayoría proceden de la Sierra de Gador en Almería y muestran que el mineral es puro y carece de plata.

También se han documentado 5 piedras de ámbar de procedencia báltica posiblemente pertenecientes a un único tripulante del barco.

Acompañando al cargamento principal conformado por las materias primas se han identificado un significativo y variado número de cerámicas fenicias siendo lo más destacable de estas la variedad en sus procedencias, aunque las más abundantes son las atribuibles al área malagueña ó círculo del estrecho, todas ellas encuadrables a finales del siglo VII a.C.-primer cuarto del siglo VI a.C. destacan



Figura 9. Nódulos de mineral de plomo. Foto M Polzer (2008).

por su abundancia las ánforas, se han documentado tres tipos las más numerosas las fenicio occidentales T 10.1.2.1 o R-1.

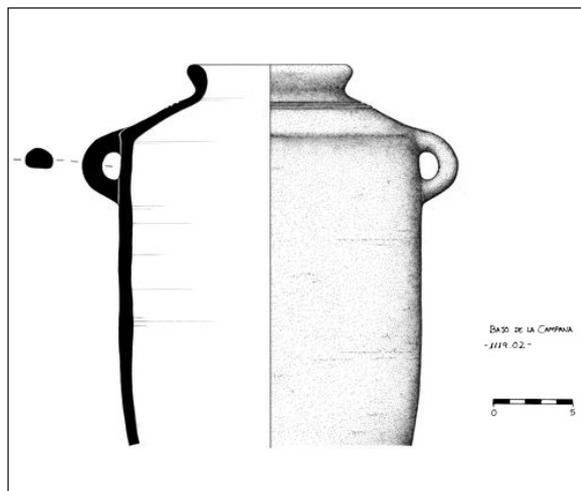


Figura 10. Ánfora Sagona 2. Dibujo M. Crespo (2011).

El ánfora Vuillemot R-1 se produce en las factorías fenicias del extremo occidente y su circulación es muy intensa en todas las áreas que frecuentaron los comerciantes fenicios occidentales, se distribuye a lo largo de las factorías fenicias del extremo occidente, Cádiz, Málaga, la costa norte africana, en el interland tartésico Huelva, Sevilla, en las factorías del sur y levante peninsular, incluso en las áreas catalanas y del Golfo de León, dando lugar también a producciones locales e imitaciones indígenas. En cuanto al contenido hay que resaltar que solo en una de las ánforas documentadas en el yacimiento del Bajo de la Campana, apareció en su interior restos de espinas de pescado, aunque es posible que en el mismo tipo de ánfora se envasaran diferentes productos como el vino o el aceite. (RAMON, J. 1995).

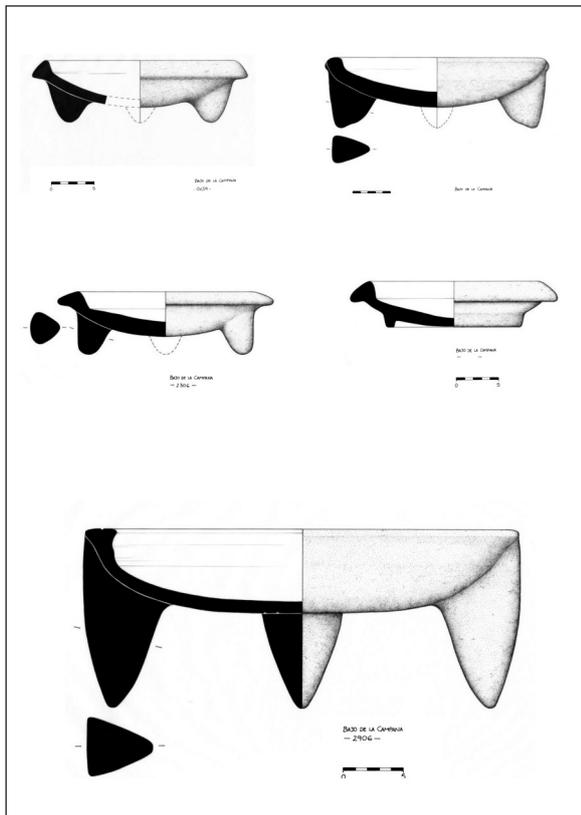


Figura 11. Morteros trípodes.

Junto a ellas han aparecido ánforas centro-mediterráneas T 2.1.1.2, o Cintas 268. Ésta ánfora de producción centro mediterránea se distribuye principalmente en asentamientos de éste ámbito, Cerdeña, Sicilia y Cartago. Su expansión al Occidente es muy limitada destacando los ejemplares conocidos de la Isla de Ibiza y del yacimiento del Bajo de la Campana 1, más al norte se conocen ejemplares aislados en Torre de la Sal y Aldovesta. No se tienen datos fiables sobre su contenido, aunque algunos autores señalan el vino e incluso las salazones. Su máxima difusión se produce a mediados del siglo VII a.C. y ya desde los primeros decenios del siglo VI a.C. su evolución dará lugar a nuevos tipos sensiblemente diferentes. (RAMON, J. 1986).

Igualmente se ha documentado un ánfora oriental del tipo Sagona 2, asociado su contenido con el transporte de vino, este único ejemplar aparecido en el Bajo de la Campana bien podría tratarse de un elemento de a bordo. (SAGONA, A 1982).



Figura 12. Excavación de un mortero trípode. Foto S.H.SNOWDEN (2011).

También están bien representados un buen número de cerámicas a torno como: Platos de engobe rojo, cuencos liso y cuencos carenados, trípodes, lucernas, ampollas, dipper jar ... etc.

Otros elementos que se han podido recuperar y que viajaban a bordo eran varios cuchillo con mango de marfil, exquisitamente trabajados, aunque no han aparecido las hojas metálicas, un soporte también en marfil para sujetar huevos de avestruz, fragmentos de estos huevos decorados, fragmentos de vasos de alabastro, peines dobles de madera decorados, etc.

También es importante recalcar que se han registrado abundantes elementos de a bordo como canastos llenos de piñones, multitud de escamas de piña, huesos de aceituna y de almendras, agujas y anzuelos, éstos últimos muy similares a los documentados en el yacimiento de La Fonteta (Alicante) (GONZÁLEZ, A 2010).



Figura 13. Peine de madera de boj. Foto M Polzer (2007).

Destaca por su singularidad un conjunto de objetos de prestigio con una función posiblemente socio-religiosa, siendo los más evidentes una pilastra/ara en piedra (dolomía) que presenta el fuste estriado, y capitel protoeólico, con un receptáculo en la parte superior que asemeja al “focus” de un ara. Una posibilidad es que estemos ante un altar en el que efectuar los ritos propiciatorios diarios a bordo del barco, los que nos podría llevar a pensar que el navío podría realizar viajes de altura sin tocar tierra durante días, y de ahí su presencia a bordo.

Destacan también, los elementos en bronce para construir un lecho asociado muy posiblemente con banquetes rituales. Los elementos que componen este lecho, las cua-

tro patas, preciosamente torneadas, más los cuatro cubos que formarían las esquinas, aparecieron todos juntos en un paquete, embalados y sin ensamblar. Un paralelo idéntico a esta pieza se localizó en una tumba de la necrópolis de Tharros (Cerdeña) (BARNETT, RD et ali 1987), y que se encuentra en el British Museum. Junto a estos elementos y asociados a ellos apareció, un antebrazo de bronce fundido y hueco que sujeta una flor de loto invertida, la misma decoración que aparece en uno de los dos quema perfumes (thyma del mismo metal de tipo chipriota, aunque de producción occidental (JIMENEZ, J 2002). La flor de loto es el símbolo de la diosa de la fecundidad Astarté a cuyos actos rituales podían haber ido destinados los perfumes y ungüentos transportados en pequeños recipientes cerámicos.



Figura 14. Piñones.

De función menos segura son unos cilindros de piedra exquisitamente manufacturados, biselados en los dos extremos, con paralelos en la tumba 18 de la necrópolis orientalizante de la Joya (Huelva) (GARRIDO, J, et alli, 1978).

Nos encontramos ante un conjunto de elementos que muestran la introducción en la Península Ibérica de tradiciones culturales fenicias que se complementan con la constitución y regulación de un sistema de comercio del que son prueba dos juegos de pesas para balanza que aparecieron en el transcurso de las investigaciones, uno, de forma cúbica o paralelepípedo característica de la región de Tiro, y también documentado en varias ciudades de su zona de influencia comercial (ELAYI et allí 1997) de plomo recubierto por una carcasa de cobre, que tiene en su base un agujero posiblemente destinado para verter el plomo líquido en su interior y así obtener el peso establecido y que presenta en la esquina superior una pieza acoplada posiblemente para evacuar los vapores resultante de la operación del relleno de su conte-

nido. Otros ponderales cúbicos similares los encontramos entre otros yacimientos en la Fonteta (Alicante) (GONZÁLEZ, A 1998), Sa Caleta (Ibiza) (RAMÓN, J 2007), Cerro del Villar (Málaga) (AUBET 2002) y otro juego de pesas totalmente realizado en plomo. (ELAYI et allí 1997).

El estudio todavía preliminar de algunos de los elementos de la carga del buque nos está sugiriendo pistas sobre el posible puerto de origen de la nave naufragada en el Bajo de la Campana y su destino.

El examen de los restos cerámicos y otros elementos, nos invita a pensar que al menos algunas de las mercancías fueron producidas posiblemente por talleres coloniales a lo largo de la costa sur de Andalucía, quizá, y como hipótesis, en las proximidades del emporio fenicio de Malaka (Málaga moderna). Es muy posible que todas las diversas mercancías de carga fueron enviados por separado a Malaka - el marfil de bien pudiera venir de la costa atlántica de Marruecos



Figura 15. Pilastra/ara con capitel protoeólico.

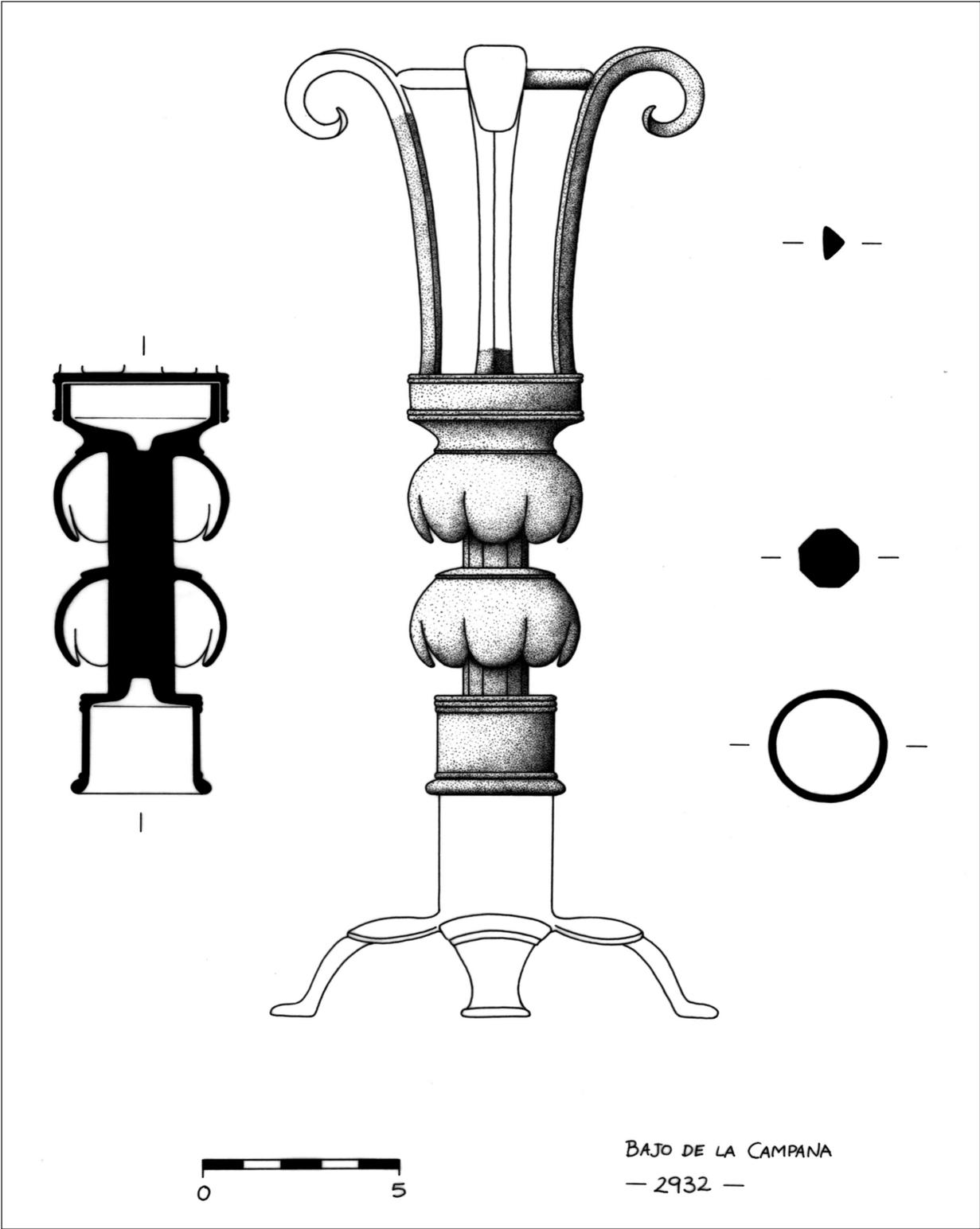


Figura 16. Thymiaterion dibujo M. Crespo (2011).



Figura 17. Antebrazo de bronce. Foto M. Polzer (2010).

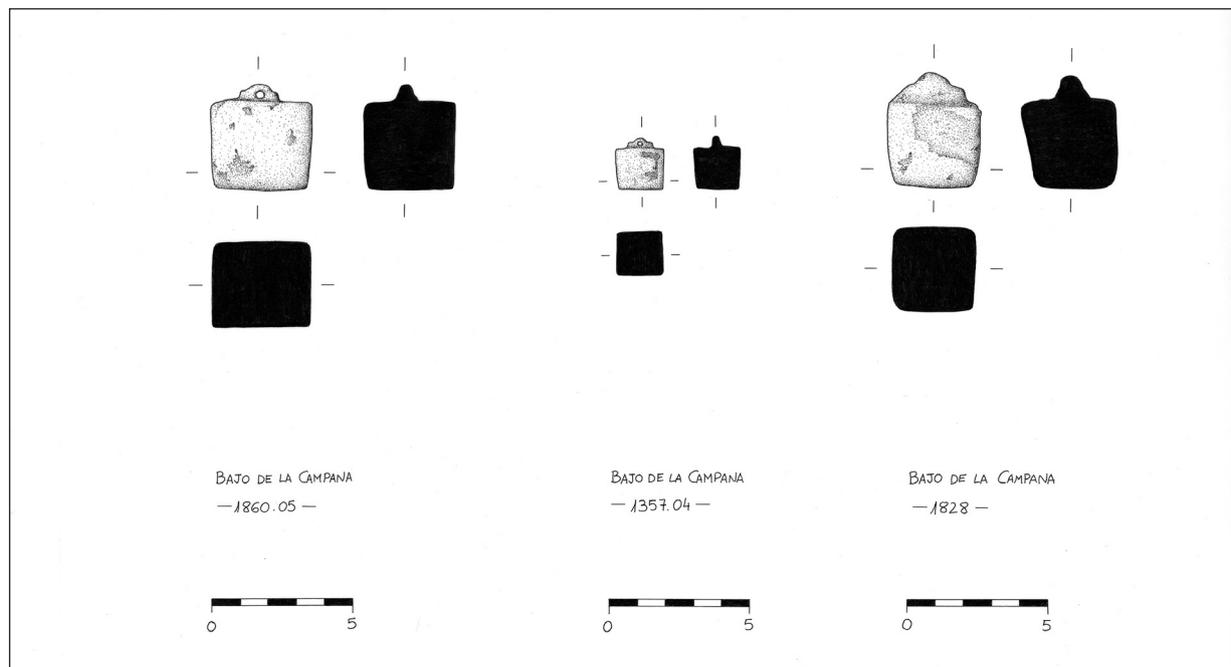


Figura 18. Ponderales de bronce. Dibujo M. Crespo (2011).

(Lixus, ó Mogador), el estaño sabemos que procede de Galicia (costa atlántica del norte de España), el ámbar, también analizado sabemos que procede de la región del Báltico en el norte de Europa, etc.

Su destino, por lo menos como un destino inmediato, puede muy bien haber sido la colonia fenicia de La Fonteta (Guardamar, Alicante), en la desembocadura del río Segura, ubicado el yacimiento a menos de 40 kilómetros en línea recta del punto de naufragio.

Las excavaciones en La Fonteta, han proporcionado evidencias de una importante actividad metalúrgica, además la aparición de mangos y placas de marfil y hueso en la fase II de éste yacimiento nos sugieren la posible existencia de un taller eborario. La nave naufragada en el Bajo de la Campana bien puede haber estado llevando metales en bruto y otras materiales para los talleres de la colonia. Los objetos de lujo pudiera ser, así mismo, que fueran destinados a las clases dirigentes de las comunidades indígenas de la región, a cambio de favores e influencia sobre la fuerza de trabajo local y el acceso a la minería y la producción agrícola de las zonas de influencia de los alrededores. Pero como he dicho más arriba todavía son conjeturas, puesto que el extraordinario cargamento de marfil nos sugiere otros destinos del Mediterráneo Central, (Cerdeña, Etruria) e incluso del Mediterráneo Oriental.

Este yacimiento, todavía en diferentes fases de estudio, nos ofrece por la diversidad, riqueza y abundancia de los elementos que transportaba, una visión única de las transacciones y del comercio marítimo fenicio.

BIBLIOGRAFÍA

AUBET, M^a.E. (2001): *The Phoenicians and the West: Politics, Colonies, and Trade*, Cambridge, University Press, Cambridge.

AUBET, M^a.E. (2002): “Notas sobre tres pesos del Cerro del Villar (Málaga)”. En M.G. Amadasi-Guzzo, M. Liverani y P. Matthiae (eds.): *Da Pirgy a Mozia. Studi sull'Archeologia del Mediterraneo*. Vicino Oriente-Quaderni 3 (1), Roma, 29-40.

AUBET M^a.E. (2003) “El comercio fenicio en Homero” *Estudios de arqueología dedicados a la profesora Ana M. Muñoz Amilibia Murcia*. Pag. 85-102

BARNETT, R.D, y MENDLESON C. (1987). *Tharros, A Catalogue of Material in the British Museum from Phoenician and Other Tombs at Tharros, Sardinia*. London: British Museum Publications.154 7/45.

BASS, G (1986). “A Bronze Age Shipwreck at Ulu Bu-
run (Kas): 1984 Campaign”, *American Journal of Archaeology*, vol. 90, n. 3, 269-296.

ELAYI, J. y ELAYI, A.G. (1997): “*Recherches sur les poids phéniciens*”. Suplemento a *Transeuphratène* 5. Gabalda, Paris.

GARRIDO ROIZ J y ORTA GARCÍA E. (1978) “Excavaciones arqueológicas en la necrópolis de la Joya, Huelva, (3^a, 4^a y 5^a campañas). *Excavaciones Arqueológicas en España, 96*, Madrid.

GONZÁLEZ PRATS, A. (1998): “La Fonteta: el asentamiento fenicio de la desembocadura del río Segura (Guardamar, Alicante, España). Resultados de las excavaciones 1996-97”. *Rivista di Studi Fenici* 26(2): 191-228.-GONZÁLEZ PRATS, A. (2010): “Anzuelos, fibulas, pendientes y cuchillos: una muestra de la producción de los talleres metalúrgicos de La Fonteta”. *Lvcentvm XXIX*: 33-56.

HINDESS, B y HIRST, P.Q. (1979): *Los modos de producción precapitalista*. Barcelona.

JIMENEZ AVILA, J. (2002). “Soportes Chipriotas”. *La toréutica orientalizante en la península Ibérica*. Bibliotheca Archaeologica Hispana 26, Real Academia de la Historia, Madrid, 171-182.

MÁS GARCÍA, JULIO (1985): “El Polígono submarino de Cabo de Palos. Sus aportaciones al estudio del tráfico marítimo antiguo”. *VI Congreso internacional de arqueología submarina, Cartagena, 1982*, Madrid, 153-171.

MIÑANO, A. (2013): El Barco 2 de Mazarrón. <http://www.mecd.gob.es/fragatamercedes/dms/museos/fragatamercedes/patrimonio-cultural-subacuatico/pecios/mazarron/Barco-Mazarron-2.pdf>.

PINEDO, J y POLZER, M.E. (2012): “El yacimiento subacuático del Bajo de la Campana” *Actas de las Jornadas de ARQUA 2011*, Cartagena, 90-95.

POLZER, M.E., y PINEDO, J. (2007): “Phoenicians in the West: The Ancient Shipwreck Site of Bajo de la Campa-

na, Spain.” *INA Annual* Institute of Nautical Archaeology, Texas, 57–61.

POLZER, M.E. y PINEDO, J. (2008): “Phoenicians Rising: Excavation of the Bajo de la Campana Site Begins”, *INA Annual*, Institute of Nautical Archaeology, Texas, 5–10.

POLZER, M.E. y PINEDO, J. (2009): “Bajo de la Campana 2009: phoenician shipwreck excavation”, *INA Annual*, Institute of Nautical Archaeology, Texas, 3-14.

PULAK, C. (1988): “The Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun, Turkey: 1985 Campaign”, *American Journal Of Archaeology*, 92, 1, 1-37.

RAMON, J. (1986): “Exportación en occidente de un tipo ovoide de ánfora fenicio-púnica de época arcaica”, *Cuadernos de Prehistoria y arqueología castellonenses*, 12, Castellón, 97-122.

RAMÓN, J. (1995): *Las ánforas fenicio-púnicas del Mediterráneo central y occidental*, Col·lecció Instrumenta 2, Universitat de Barcelona, Barcelona.

RAMÓN, J. (2007): “Excavaciones arqueológicas en el asentamiento fenicio de Sa Caleta (Ibiza)”. *Cuadernos de Arqueología Mediterránea* 16. Publicaciones del Laboratorio de Arqueología de la Universidad Pompeu Fabra, Barcelona.

ROLDÁN, B; MARTÍN, M; y PÉREZ BONET, M^a A (1995): “El yacimiento Submarino del Bajo de la Campana”, *Cuadernos de Arqueología Marítima* 3, Ministerio de Cultura, Madrid, 11-61.

SAGONA, A.G. 1982. “Levantine Storage Jars of the 13th to 4th Century B.C.” en: *Opuscula Atheniensis XIV*, 73-110.

SANMARTIN ASCASO, J.: “Inscripciones fenicio-púnicas del sureste hispánico (I)” *Los fenicios en la Península Ibérica*, Barcelona 1986, 89-103.