

EL COMERCIO CANANEO Y FENICIO A TRAVÉS DEL CARGAMENTO TRANSPORTADO EN LOS PECIOS HALLADOS EN EL MEDITERRÁNEO

THE CANAANITE AND PHOENICIAN TRADE THROUGH THE CARGO TRANSPORTED IN THE SHIPWRECKS FOUND IN THE MEDITERRANEAN

Juan Antonio MARTÍN RUIZ

Grupo de Investigación *El Legado de la Antigüedad*. Dpto. de Historia, Geografía e Historia del Arte. Universidad de Almería. Ctra. Sacramento s/n. La Cañada de San Urbano. 04120. Almería. jamartinruiz@hotmail.com

Resumen: El estudio de una docena de pecios cananeos y fenicios hundidos en las aguas del Mediterráneo, y que podemos fechar entre los siglos XIV y II a. C., nos aporta importante información sobre las actividades comerciales que llevaron a cabo durante tan dilatado período de tiempo. Ello nos permite conocer con bastante detalle el contenido de sus cargamentos, lo que nos informa, a su vez, acerca de cuáles fueron los productos comercializados en las distintas épocas, así como sobre la capacidad de carga que estos buques podían desplazar y los puertos que frecuentaron, lo que puede resultar de gran ayuda de cara a conocer el volumen e importancia que pudieron tener estas transacciones.

Palabras clave: Cananeo, fenicio, pecios, comercio, Mediterráneo.

Abstract: The study of a dozen Canaanite and Phoenician shipwrecks sunk in the waters of the Mediterranean, which can be dated between the 14th and the 2nd century B.C., conveys important information about the commercial activities carried out during such an extensive period of time. It allows us to know about the content of their shipments thoroughly, and, in turn, about the products commercialized in different periods, as well as about the cargo these vessels were able to move and the ports they frequented, which can be of great help in order to know the volume and importance of these transactions.

Key words: Canaanite, Phoenician, shipwrecks, trade, Mediterranean.

Sumario: 1. Introducción. 2. El comercio fenicio: algunas cuestiones teóricas. 3. Los pecios seleccionados. 4. Los cargamentos transportados. 5. Conclusiones. 6. Bibliografía.

1. Introducción¹

Tradicionalmente los estudios sobre el mundo fenicio han prestado una considerable atención al comercio, al ser considerado como una actividad básica de su economía ya desde la propia Antigüedad, si bien a veces desde una óptica poco favorable como reflejan los relatos homéricos (Aubet 2003: 98-99). Para ello ha resultado de gran trascendencia el estudio de las manufacturas que confeccionaron, así como de los intercambios comerciales que llevaron a cabo con las diversas sociedades

con las que establecieron contactos. Sin embargo, pensamos que existe otra fuente que puede permitirnos disponer de una valiosísima información como son los pecios documentados hasta la fecha, puesto que, aunque ciertamente no son muy abundantes en número, se trata de conjuntos cerrados, carentes por regla general de intromisiones posteriores, que nos permiten, por tanto, obtener una datación bastante precisa de los mismos. En este sentido creemos interesante comparar el contenido de los buques cananeos y fenicios que durante siglos surcaron las aguas del Mediterráneo, para lo que hemos seleccionado una docena de hallazgos que abarcan desde el siglo XIV hasta la segunda mitad del II a. C., lo que

1. Este artículo se inscribe dentro del Proyecto I+D del MEC, HUM-2004-01807/HIST, *Producción, comercio y dinero entre los fenicios occidentales*.

nos permite examinar un amplio período de tiempo, algo que resulta idóneo para entrever las diferencias o continuidades que hayan podido producirse a lo largo de estas centurias. Esta selección no resulta en modo alguno aleatoria, sino que se ha valorado el volumen de información que estos pecios pueden aportar para el asunto que abordamos en estas páginas, por lo que hemos prescindido conscientemente de aquellos otros de los que apenas se tienen datos pero que, en determinadas ocasiones, serán también tenidos en cuenta cuando su examen resulte oportuno, ya que no nos detendremos en examinar otras cuestiones como pueden ser las técnicas relacionadas con su construcción o los condicionantes náuticos de los distintos tipos de navíos.

2. El comercio fenicio: algunas cuestiones teóricas

Como acabamos de decir el comercio ha sido considerado tradicionalmente como uno de los pilares básicos de la actividad colonizadora fenicia, si bien es preciso admitir que no pocas veces este comercio ha sido contemplado desde una óptica contemporánea, sin tener en cuenta la dificultad que entraña aplicar conceptos modernos al comercio antiguo, sobre todo cuando para abordar su estudio se concede un elevado protagonismo a las leyes de la economía de mercado, según las cuales el valor de los diversos productos vendría dado por la relación existente entre la oferta y la demanda, considerando que la motivación de estas transacciones no es otra que la búsqueda del mayor beneficio posible. Ahora bien, como se ha señalado, este hecho no deja de representar un grave error, puesto que el comercio en las sociedades precapitalistas no sólo cumple un rol económico, sino también social y hasta político en el que las relaciones de parentesco tienen también su papel, aun cuando la idea de beneficio sea algo innegable (Gómez 1993: 46-48).

En íntima relación con estos hechos se sitúa el prolongado debate acerca del papel que el estado y/o la iniciativa privada habrían tenido en este comercio a larga distancia, para lo cual se admite la aparición de un sector definido no pocas

veces bajo el término "burguesía", término que, desde nuestro punto de vista, parece a todas luces inapropiado por cuanto esta palabra evoca un concepto muy preciso que sólo alcanza su verdadera expresión en formaciones socio-económicas mucho más recientes (Moreno 1979: 197-198). Cabría considerar, además, que esta división entre lo público y lo privado viene impuesta también por nuestra propia concepción de ambas esferas, bastante bien definidas en las sociedades contemporáneas pero no tanto en las antiguas (Aubet 2007b: 177-178). En este sentido es necesario tener presente que la construcción naval es un asunto realmente caro que requiere movilizar numerosos recursos humanos y materiales (Aubet 1987: 75-76; Alvar 2001: 73-74 y 78), asunto que durante el II milenio a. C. parece estar casi exclusivamente en manos estatales y de las familias aristocráticas próximas, si bien en el I milenio parece que el sector privado tuvo una mayor incidencia, sin que ello signifique en modo alguno una desaparición del estado en tales empresas comerciales, pues en el mundo semita ambos elementos estaban inexorablemente unidos (Bondi 1978: 141-142; Romero 2006: 10-15).

En realidad no debemos olvidar que estos intercambios forman parte de un proceso productivo mucho más amplio, lo que significa que tan importante es determinar qué tipo de bienes son los que se insertan en estos circuitos comerciales como conocer qué personas, o mejor sería decir qué grupos sociales, son los que consumen dichos bienes (Sarmiento 1992: 26-28), siendo de gran interés no olvidar, como han expuesto algunos autores, que el comercio antiguo depende sobremanera del consumo que hagan los sectores dirigentes de estas sociedades (Hindes y Hirst 1979: 106-107), sobre todo porque hay que tener presente que son justamente estos mismos sectores los que logran acumular buena parte del excedente producido por sus comunidades, apropiándose del mismo a través de distintos mecanismos (Barceló 1981: 171-178; Houtart 1989: 56-58), siendo desde nuestra óptica este comercio a larga distancia unos de los factores esenciales en

la reproducción social y económica de este sistema.

3. Los pecios seleccionados

El pecio más antiguo es el de Ulu Burun, con 15 m. de eslora y datado hacia el 1300 a. C. De su cargamento, 20 Tm., se trajeron 10 Tm. de lingotes de cobre chipriota aun cuando parte de este metal procede de otro lugar aún no identificado (Montero 1999: 79-81), junto con más de 1 Tm. de estaño, tres balanzas con siete juegos de pesas de cuatro sistemas métricos distintos, caparazones de tortuga, conchas de murex y lana teñida con este molusco, fragmentos de oro y plata usados como elementos de pago, 175 lingotes circulares de vidrio, un cáliz de oro, calderos de bronce y cobre, un plato y una copa de estaño, cuencos de fayenza, un díptico de madera de boj, originaria de Chipre o el norte de Siria, atribuido al capitán del buque, madera de ébano africana, un escarabeo de oro con una cartela de Nefertiti, cerámica chipriota, egipcia y micénica junto con unas 150 ánforas cananeas cargadas con 1 Tm. de resina de terebinto, 75.000 cuentas de collar de fayenza, 9.500 de vidrio y miles de ágata, cuarzo, hueso y cornalina, además de otras de ámbar del Báltico, colmillos de elefante e hipopótamo, cáscaras de huevo de avestruz, un cilindro-sello casita, amuletos, brazaletes y colgantes cananeos, junto con semillas y plantas, como aceitunas, pistachos, piñones, higos, granadas, cebada, trigo, uvas, garbanzos, comino, salvia, sésamo, almendro, cardamomo, menta o coriandro. Podemos mencionar igualmente las armas cananeas, micénicas, bálcánicas e itálicas, caso de las espadas, puñales y puntas de flecha y lanzas, junto con una maza o cetro. También se recuperaron elementos para la reparación del barco (taladros, cinceles, hachas, sierras y leznas), y para realizar actividades pesqueras durante la travesía, como anzuelos, redes de plomo y agujas (Bass 1987: 697-728; Pulak 1978: 88-102; Parker 1992: 439-440; Samuel 2003: 71-200; Lafrenz 2003: 156-186; Ingram 2005: 20-82; Bachhuber 2006: 347-359; Gestoso 2007a: 24-29).

Otro navío que podemos fechar hacia el 1200 a. C., o quizás hacia el 1150, es el de Cabo Gelidonia A, con entre 8/9 m. de eslora y una carga recuperada de 1 Tm., aun cuando no se descarta que pudiera ser mayor. Se encontraron 60 lingotes de cobre proveniente de Chipre, aún cuando algunos pueden proceder de Anatolia dado su alto contenido en cobalto, así como posiblemente estaño y una jarra de vidrio. Amén de piedras usadas como lastre, cuyo peso alcanza el centenar de kilogramos, contamos con utensilios utilizados por la tripulación, caso de varios escarabeos egipcios, un espejo y una punta de lanza de bronce, un cilindro-sello, tabas de un juego, tres juegos de pesas en piedra, un mortero, una lucerna, una vasija de piedra y una cesta de esparto con cereales, siendo más complejo determinar si debemos considerar como tales unas pocas ánforas cananeas, dos jarras micénicas, navajas de afeitar, un estoque, varias piedras de afilar y un posible yunque de piedra. En relación con la alimentación de sus tripulantes cabe citar los huesos de aceituna y espinas de pescado, así como herramientas de bronce que se han puesto en relación con labores agrícolas, como serían las hachas, azadas y azuelas, si bien para algunos fueron usadas en carpintería (Bass 1961: 268-275; Parker 1992: 108-109; Lucas y Gómez 1993: 114-116; Frankenstein 1997: 26).

Dos son los navíos, llamados *Tanit* y *Elissa*, descubiertos frente a las costas del Sinaí que podemos situar en el siglo VIII a. C., los cuales contaban con una eslora de entre 14 ó 15 m. y una manga de 5,5 a 6 m. Por un lado se encontraron enseres pertenecientes a la tripulación, como serían cuatro ollas, un mortero sirio, un cuenco a mano egipcio, un jarro de boca de seta y un ánfora, en tanto, de otro, se exhumaron 385 ánforas tipo torpedo de *Tanit* y 396 de *Elissa*, todas ellas cargadas de vino hasta un total de 11 Tm. cada uno, así como con lana teñida de púrpura (Ballard *et al.* 2002: 158-165; Stager 2004: 184-190; Aubet 2007a: 11).

Para el siglo VII a. C. contamos con varios pecios. En primer lugar aludiremos a los dos hundidos en la bahía de Mazarrón, si bien recientemente se ha defendido el carácter indígena de ambos navíos, algo

que no afectaría a su cargamento que se sigue considerando estaría en manos fenicias (Guerrero 2008: 54-60). De Mazarrón 1 se han recuperado una serie de materiales que pueden atribuirse a su cargamento como son, sobre todo, las ánforas R-1, junto a platos, cuencos, trípodes, ollas, lebrillos, tapaderas, lucernas, *pithoi*, una punta de lanza de bronce y un anillo de plata con escarabeo (Negueruela *et al.* 1997: 276-278; 2000: 1672). Ya hablando de Mazarrón 2, diremos que mide 8,15 m. de eslora por 2,2 de manga y que, aparte de algunos objetos vinculables con la tripulación, caso de un ánfora R-1 de origen malagueño, una espuenta de esparto, un par de utensilios de madera y un molino de piedra, transportaba un total de 2,8 Tm. de litargirio en forma de lingotes circulares (Negueruela *et al.* 1997: 276-285; Negueruela *et al.* 2000: 1673; Negueruela *et al.* 2002: 473-477).

Recientemente la prensa se ha hecho eco de un nuevo naufragio acaecido en La Manga (González 2010). Al parecer se trata de una nave de unos 15 m. de eslora que se sitúa entre los años 620 y 600 a. C., y cuya carga estaba formada por ánforas con restos de pescado y piñones, platos, lucernas, cuencos y ungüentarios cerámicos, así como un pedestal de piedra, agujas de bronce, el antebrazo también en bronce de un lecho, ámbar y colmillos de marfil junto con un peine y el mango de un cuchillo de ese mismo material, además de lingotes de cobre y restos de plata y plomo.

Un último navío fechable en esta centuria, en concreto a finales de la misma, es el de Rochelangue, que con sus 8 m. de eslora transportaba un cargamento de 2 Tm. de metal tanto en forma de lingotes de cobre, hasta sumar 800 kg., como en una variada gama de objetos de bronce provenientes del sur de la Península ibérica y el noroeste francés, susceptibles de ser fundidos, pudiendo citarse en este sentido la presencia de 350 brazaletes, así como fibulas de doble resorte, broches de cinturón, navajas de afeitar, brazaletes, anillos, colgantes y armas, estas últimas integradas por puntas de lanzas y flechas, junto con puñales y hachas de cubo y anillas (Bouscaras y Hugues 1972: 174-

179; Lucas y Gómez 1993: 117-118; Negueruela 2004: 235-239; Aubet 2007a: 10-11).

Un nuevo pecio es Bajo de la Campana 1, datado entre los años 625 y 575 a. C., y del que se recuperaron algunos recipientes cerámicos integrados por fragmentos de ánforas R-1 de procedencia malagueña, un cuenco-copa, un trípode y un ánfora del Mediterráneo central, además de metales como reflejan varios lingotes de estaño de forma oblonga y circular cuyo origen habría que buscarlo en el noroeste peninsular, y restos de galena argentífera quizás de la zona de Mazarrón, junto a trece colmillos de marfil (Mas 1985: 156-161; Mederos y Ruiz 2004: 266-271; Aubet 2007a: 10).

El de Ma'agan Michael sería otro buque hundido frente a la costa de Israel entre los años 425 y 375 a. C., que tuvo una eslora aproximada de entre 13-15 m. y 4 m. de manga, el cual ofreció restos de pólenes que resultan ser característicos de la costa fenicia durante el verano. De su interior se recuperaron cucharas y espátulas de madera para cosméticos, cestos, piedras de afilar, una caja con su tapadera, útiles de carpintero y restos de higos, uvas y aceitunas, así como 12 Tm. de piedras usadas como lastre, cantidad que puede parecer excesiva. Además, se recogieron recipientes cerámicos fenicios, caso de las lucernas y morteros, chipriotas, como cuencos, jarras, ollas y ánforas, persas, según evidencian varias jarras, y helenos, aun cuando la mayor parte de estos son en realidad imitaciones según puede comprobarse en los bolsales y escifos, lo que no implica la inexistencia de productos áticos de barniz negro y, tal vez, de la Grecia del este, como sucede con cuencos y cántaros. No es fácil determinar cuál pudo ser el cargamento de este navío, hasta el punto haberse considerado que éste nos es desconocido por ahora, si bien no cabría descartar que estuviese constituido por alimentos y recipientes cerámicos (Parker 1992: 247-248; Dean 1993: 40-95).

Algo más moderno, entre los años 357 y 350 a. C., es el pecio de El Sec, que medía entre 9 y 10 m. de eslora y que, tal vez, pudo hundirse a causa de un incendio. A bordo se embarcaron 500 ánforas para

vino entre las que destacan las procedentes de Samos, aunque también las había de Cos, Corinto, Quíos, Sinope, Thasos y la Magna Grecia, siendo escasas las ebusitanas y las Mañá C y D, junto a vasos griegos de barniz negro como *guttus*, platos de pescado, cuencos, copas, escifos, olpes, píxides, cántaros y algún kernos, y figuras rojas atenienses con copas del Grupo del Pintor de Viena 116, cráteras del pintor del Tirso Negro, escifos del tipo Fat Boy y lecitos, amén de olpes de la forma Eb 29, jarras, lebrillos, morteros, cazuelas, alguna lucerna, ollas, tapaderas y un recipiente calificado como *pithos* aun cuando dudamos que corresponda a esa forma, además de objetos de bronce como calderos, cráteras, sítulas, candelabros y jarros, junto a unos pocos lingotes circulares de cobre. También podemos citar las cuentas de ámbar, cornalina y cuarzo, pesas de plomo, dos platillos que formarían parte de una balanza, capachos y espueras de esparto, una cepa de vid con tierra para ser trasplantada, frutos (almendras, avellanas, pistachos y aceitunas), un anillo de oro, una placa de madera decorada, una escultura de mármol y varios molinos de piedra giratorios y de tolva que se ha sugerido serían también comercializados y no utilizados como lastre (Pallarés 1971: 213-214; Arribas *et al.* 1987: 47-215 y 401-596; Parker 1992: 392-394).

El último de estos buques es el de Na Guardis, si bien para algunos autores (Arribas *et al.* 1987: 230), más que un pecio se trataría de un depósito formado por materiales arrojados desde tierra (Ramón 1995: 63-64). Se ocultaba en el estrato II, datable entre los años 150-130 a. C., con un contenido que incluía cerámicas campanienses A y B (platos de pescados, copas y páteras), pseudos-campanienses ebusitanas en las que predominan cuencos y páteras, junto a vasos ibicencos como copas, olpes de las formas Eb 2, uno de ellos cartaginés, y Eb 13, jarras Eb 62, Eb 69 y Eb 73, además de askós, alabastrones y ungüentarios, sin olvidar los kálathos ibéricos. El contenido principal estaba formado por ánforas Mañá C2, PE 17, PE 24, Benoit 1 y Dr. I, pudiendo citarse varios objetos de la tripulación, como una lucerna

romana, cuencos, ollas, morteros y platos. Tras su hundimiento parte de la carga habría sido recuperada y utilizada en distintos yacimientos de la isla (Guerrero 1984: 33-85 y 88).

4. Los cargamentos transportados

Tras este repaso al cargamento que transportaban los pecios seleccionados, veamos qué datos pueden proporcionarnos de cara a conocer un poco mejor el comercio fenicio, para lo que ofrecemos resumidos en el siguiente cuadro la fecha de hundimiento, la carga almacenada y el contenido de la misma. Sin embargo, y en íntima relación con este último aspecto, es preciso considerar la necesaria diferenciación que debemos establecer entre el contenido de la carga transportada y aquellos otros objetos que, aun habiendo aparecido también en estos pecios, pudieran haber pertenecido a sus tripulaciones o que puedan relacionarse con las actividades que éstas llevaban a cabo, como serían la reparación del buque o la ingesta de alimentos durante la travesía, cuestión no siempre fácil de dilucidar.

Como podemos apreciar estos cargamentos se inscriben en la tónica general que se percibe para el comercio cananeo y fenicio, como constatan, ya desde el III milenio a. C., los textos hallados en el archivo real de Ebla, de los que se desprende que los productos comercializados entre este reino y las ciudades costeras, en especial Biblos, incluían metales, textiles con especial preferencia por el lino, alimentos, sobre todo aceite y vino, así como elementos sumptuosos, tales como los perfumes (Pettinato 1983: 110-115). Este comercio marítimo propició durante el II milenio a. C. que Canaán conociera un fuerte desarrollo de la producción de bienes destinados a abastecer las necesidades de las casas reales de la región, como serían los marfiles y las vestimentas tintadas, junto a materias primas como metales y alimentos, todo lo cual favoreció, además, notables avances en las técnicas constructivas navales, representando la crisis del siglo XII el fin de este comercio del Bronce Final en el Mediterráneo oriental (Frankenstein

1997: 20). Además, existen otros hallazgos que confirman plenamente estas aseveraciones, como serían algunos textos escritos recuperados del archivo real de Tell el-Amarna, los cuales ponen de manifiesto la existencia de regalos, transacciones comerciales, tributos y préstamos entre miembros de las distintas casas reales y altos funcionarios de diversas áreas del Mediterráneo oriental, y en las que se mencionan productos que vemos en estos barcos, como pueden ser los metales, sobre todo el cobre chipriota puesto que era muy poco el oro importado por Egipto y que quedaba reducido a algunos regalos (Gestoso 2007b: 92) como

podría reflejar la copa áurea hallada en Ulu Burum, junto con marfiles, vidrio, maderas nobles, tejidos o lapislázuli (Armijo 2003: 110-125; Ingram 2005: 2; Gestoso 2007b: 93-95), pudiendo mencionarse igualmente la aparición de restos de resina de pistachos dentro de ánforas cananeas procedentes de este mismo yacimiento egipcio (Stern *et al.* 2003: 458-460). También en el ámbito heleno Homero nos habla de un activo comercio centrado en los textiles, objetos de metal manufacturados, ámbar y esclavos (Aubet 2003: 97-99), aun cuando estos últimos no hayan dejado constancia alguna de su presencia en estos navíos.

PECIO	CRONOLOGÍA	CAPACIDAD	CONTENIDO
<i>Ulu Burun</i>	H. 1300 a. C.	20 Tm.	Metal, alimentos, cerámica, marfil, textil, vidrio, madera, armas, joyas, amuletos
<i>Cabo Gelidonia A</i>	H. 1200 a. C.	1 Tm.	Metal
<i>Tanit</i>	s.VIII a. C.	11 Tm.*	Alimentos, textil
<i>Elisa</i>	s.VIII a. C.	11 Tm.*	Alimentos, textil
<i>Mazarrón 1</i>	s. VII a. C.		Alimentos
<i>Mazarrón 2</i>	s. VII a. C.	2,8 Tm.	Metal
<i>La Manga</i>	620-600 a. C.		Marfil, metal, alimentos
<i>Rochelangues</i>	Fines s.VII a. C.	2 Tm.	Metal
<i>Bajo Campana 1</i>	625-575 a. C.		Marfil, metal
<i>Ma'agan</i>	425-370 a. C.		¿Cerámica/alimentos?
<i>El Sec</i>	375-350 a. C.		Alimentos, cerámica, metal
<i>Na Guardis</i>	150-130 a. C.		Alimentos, cerámica

* No se incluye el peso del textil.

Del examen conjunto de estos cargamentos podemos constatar la existencia de notables perduraciones temporales junto a importantes cambios. Así, queda manifiesta la trascendencia dada a los metales tanto si éstos son transportados en bruto como si lo son en bienes manufacturados destinados a su fundición, al igual que parece suceder con las materias primas, como los marfiles por ejemplo. Es notoria la menor importancia dada al cobre en los cargamentos del I milenio frente a los de la etapa precedente,

sobre todo en Oriente, algo que ha sido puesto en relación con la difusión que a partir de finales del II milenio tiene la metalurgia del hierro pero que no llega a occidente hasta varios siglos después (Sherrat y Sherrat 1993: 364-365), pues todavía en el siglo VII a. C. vemos cómo en el Bajo de la Campana 1 se documentan lingotes de estaño, la misma fecha en la que en Rochelangues transportaba cobre, siendo éste el mismo metal que en una fecha tan tardía como sería el siglo IV a. C. llevaban los pecios de El Sec y Plane 2,

fechado entre los años 400-380 a. C., donde hallamos lingotes de cobre, cargando el segundo de ellos al menos 4 Tm., sin olvidar que en Cabrera 2, que podemos situar entre el 210 y el 190 a. C. su cargamento transportaba plomo o estaño (Ramón 1995: 34 y 62). Es igualmente en occidente donde tenemos más evidencias del interés por la extracción de plata, según se desprende de los cargamentos de Mazarrón 2 y Bajo de la Campana 1. Estos metales pueden ser transportados en varios tipos de lingotes, como son los de piel de toro o buey, los circulares y los que muestran forma de barra, si bien con la llegada del I milenio a. C. los primeros tienden a desaparecer, siendo los circulares los que predominen al ser los más sencillos de fabricar. Con el paso del tiempo el transporte de objetos metálicos destinados a ser refundidos verá incrementar su importancia, habiéndose señalado incluso la posible presencia en el barco de Gelidonia de un fundidor (Lucas y Gómez 1993: 119-122).

Del mismo modo se percibe una gran continuidad en el comercio de alimentos, comercio que incluso parece incrementarse con el paso del tiempo hasta el extremo de ser la carga mayoritaria en los barcos que han sido datados a partir del siglo V a. C. Esta creciente importancia del comercio de alimentos, vino y salazones de pescado particularmente, puede apreciarse igualmente en otros pecios fenicios conocidos, caso de Tagomago 1, el cual se hundió durante el trayecto que le llevaba desde el sur de la Península Ibérica a las costas catalanas previo paso por Ibiza y que estaba cargado con ánforas Mañá-Pascual A-4 destinadas a conservar salazones, por lo que ha sido datado en el siglo V a. C. (Ramón 1985: 380-385), así como en los pecios ya comentados de Plane 2 y Cabrera 2 que estaban cargados con ánforas fenicias y griegas (Ramón 1995: 34 y 62).

En cambio, podemos comprobar cómo a lo largo del I milenio tienden a desaparecer los productos exóticos y suntuosos que proliferaban en la Edad del Bronce, tal y como se aprecia en Ulu Burun. Desde nuestro punto de vista ello se debería al cambio económico provocado tras el

hundimiento del comercio que había estado vigente durante la Edad del Bronce, siendo notorio que ya desde al menos los siglos VII-VI a. C. se asiste en distintas sociedades del Mediterráneo a la aparición de controles tendentes a limitar el gasto suntuario que los grupos privilegiados llevaban a cabo y que suponía un verdadero despilfarro como reflejaría el mundo funerario (Martín 2007: 151-152).

Como cabe apreciar los bienes destinados a ser intercambiados o comercializados son bastante concretos, por lo que da la impresión de que este comercio estaría dirigido sobre todo a sectores muy precisos de la sociedad fenicia, que no parecen ser mayoritarios. Durante el II milenio el palacio tuvo un gran protagonismo en el papel del estado, sobre todo de cara al flete de navíos como el de Ulu Burun, que se ha considerado que cargaría regalos entre casas reales (Cucchi 2008: 2954), protagonismo que parece ir decreciendo a lo largo del siguiente milenio (Botto 1988: 135), como puede comprobarse en el importante papel que en este sentido tuvieron los monarcas ugaríticos, quienes llegaron a tener mercaderes a su servicio (Bunnens 1988: 239-241). Además, gracias a las tablillas recuperadas en Ugarit sabemos que existían constructores de barcos dependientes de palacio, a la par que se ha documentado la presencia de "los barcos del rey", siendo posible comprobar, así mismo, la coexistencia de comerciantes privados junto a otros dependientes del monarca (Sasson 1966: 132-134). Así pues, la crisis del siglo XII a. C. habría supuesto el colapso de este comercio, dando paso a lo que se ha venido en denominar como "comercio postpalacial" (Sherrat y Sherrat 1993: 362-365), donde el protagonismo del palacio será progresivamente menor a lo largo del I milenio a. C. en paralelo a la pérdida de poder que esta institución tuvo sobre todo a partir de su mediación (Tsirkin 1990: 35-36), lo que en modo alguno debe hacernos pensar que el comercio, ya sea estatal o privado, no estuviera en un grupo de manos restringido.

Algunos autores (Arribas *et al.* 1987: 34-35) han defendido la imposibilidad de comparar la capacidad de carga de estos

navíos con los de época romana, capaces de transportar cientos de toneladas, considerando que los barcos fenicios son mucho más pequeños y que ello se debe a dos factores, como son, de un lado, la inexistencia de grandes instalaciones portuarias y, de otro, el deseo de disminuir, en la medida de lo posible, las enormes pérdidas que suponía el hundimiento de un navío. Ciertamente da la impresión de que los buques van haciéndose más pequeños con el paso de los siglos, aun cuando no cabe descartar que esta apreciación pueda deberse a las dimensiones propias de cada tipo de buque. Así, frente a la tonelada estimada para el pecio de Gelidonia, vemos cómo Ulu Burun es capaz de desplazar hasta 20 Tm., aunque gracias al peso de algunas anclas de piedra descubiertas en Ugarit, y que llegaban a alcanzar los 500 kg., se ha calculado que hubo barcos de 20 m. de eslora que alcanzaban las 200 Tm, en tanto el texto RS 20.212, nos cuenta cómo un rey hitita solicita a un monarca ugarítico 500 Tm. de trigo indicando que su transporte debía efectuarse en uno o, a lo sumo, dos viajes, lo que nos da una idea de la capacidad que tenían los buques cananeos (Vita 2000: 282-283). Para el I milenio a. C. disponemos de medidas más limitadas, que oscilan entre las 2 Tm. de Mazarrón 2 y Rochelangues y las 11 de Tanit y Elisa, aun cuando un texto egipcio en el que se recoge la llegada de una serie de barcos fenicios durante el año 475 a. C. informa de cómo un barco "grande" llevaba en sus bodegas productos que llegaban a alcanzar las 44 Tm., en tanto la carga de otro "grande" y uno "pequeño" ascendía a 54,7 Tm., mientras que la de uno más "grande" sumada a la de dos "pequeños" apenas superaba las 101,4 Tm. (Stager 2004: 188-189). Así pues, si tenemos en cuenta la clasificación efectuada para los pecios en función del tonelaje que eran capaces de desplazar, y según la cual los navíos considerados pequeños llegan a las 75 Tm., los medianos oscilan entre dicha cantidad y las 200 Tm., siendo los buques grandes aquellos que superan esta última cifra (Parker 1992: 26), vemos cómo todos los buques que incluimos en este estudio se incluyen en la primera categoría, llegando a la segunda si tenemos en cuenta los datos

aportados por las fuentes textuales, en todo caso muy lejos de lo que, en efecto, encontramos para el mundo romano (Parker 1992: 16-18) o inclusive para los barcos mercantes atenienses de época clásica que llegaban a desplazar 250 Tm (Alvar 1979: 70), aunque bien es cierto que al navegar en flotillas se aumentaba la capacidad total.

Otro aspecto que deseamos abordar es el intentar establecer los puertos de salida y llegada de estos buques, así como las rutas por las que transitaban cuando se hundieron, cuestiones que no siempre resultan fáciles de dilucidar, si bien previamente hemos de indicar que, al menos desde el 3000 a. C. se tendía a viajar formando pequeñas flotillas y nunca en solitario (Aubet 1987: 152) a fin de paliar, dentro de lo factible, los nefastos efectos que tenía la pérdida de un barco y poder salvar así a su tripulación ya que no la carga. Para el pecio de Ulu Burun se aventuró una primera hipótesis según la cual habría salido de algún puerto chipriota con rumbo a Egipto, si bien actualmente se considera más plausible ubicar este puerto originario en algún punto de la costa sirio-palestina, muy posiblemente Ugarit, desde donde habría navegado hacia Chipre y desde allí a la Grecia micénica o a Creta (Bachhuber 2006: 347; Gestoso 2007a: 22-23; Cucchi 2008: 2958). Poco podemos decir respecto al de Cabo Gelidonia, salvo que navegó en sentido este-oeste desde la costa sirio-palestina hasta Chipre (Bass 1961: 709), algo similar a lo que acontece con los dos barcos hundidos frente a la costa del Sinaí, que procederían de algún puerto fenicio no identificado y se dirigirían hacia Egipto, lo que parece más probable para sus excavadores, o bien Cartago (Stager 2004: 179 y 190-191). En cuanto al de Bajo de la Campana podemos decir que todo parece indicar que fue Málaga o algún enclave cercano como el Cerro del Villar su puerto de salida, para atracar en Cartagena o La Fonteta (Mederos y Ruiz 2004: 277-278), siendo igualmente Málaga el puerto probable desde el que partieron los dos barcos de Mazarrón, sobre todo si tomamos como referencia la procedencia del ánfora que portaba Mazarrón 2

(Mederos y Ruiz 2004: 267-268), en tanto para el recientemente descubierto y aún no publicado en detalle de La Manga se ha sugerido un itinerario que, partiendo de Cádiz, habría alcanzado el asentamiento de La Fonteta (González 2010), mientras que el de Rochelange habría tenido como origen algún puerto desconocido en el mediodía peninsular siendo su destino desconocido (Lucas y Gómez 1993: 117). Sobre el pecio de Maa'gan únicamente puede decirse que su viaje le llevaría desde Chipre a algún puerto de Fenicia (Dean 1993: 107-110). Ya hablando del barco de El Sec se ha sugerido que habría partido de la isla de Samos desde donde habría dirigido a algún puerto situado en Grecia, muy posiblemente el Pireo en Atenas, para desde allí trasladarse hasta Sicilia enfilando acto seguido Cartago y más tarde poner proa a Ibiza pasando por Palma de Mallorca donde se hundió (Arribas *et al.* 1987: 489-492). Respecto al último de los barcos que comentamos, el de Na Guardis II, se considera que su último viaje le habría llevado desde Ibiza hasta este islote de Na Guardis, si bien sus excavadores no pudieron precisar si todo el cargamento se obtuvo en la isla de Ibiza o bien antes de hundirse había recorrido parte del litoral norteafricano y levantino peninsular (Guerrero 1984: 88).

Como vemos, y a pesar de las dudas que se ciernen aún sobre el origen y, sobre todo, el destino de algunos de estos pecios, estos buques salen y llegan a puertos que podemos considerar como importantes centros comerciales, ya se trate de asentamientos semitas, casos de Ugarit, Ibiza, Cádiz o Cartago, o bien pertenecientes a otras sociedades, como serían Atenas, o enclaves aún por determinar de Creta, Chipre y Egipto. En este punto concreto es necesario considerar que hasta el I milenio las instalaciones portuarias no eran capaces de albergar navíos de excesivo porte (Arribas *et al.* 1987: 38), instalaciones que, como refleja el célebre relato de Wenamón para el siglo XI a. C. (Aubet 1987: 304-306), siendo éstas unas instalaciones que estaban controladas férreamente por el palacio. Además, la heterogeneidad de algunos cargamentos en relación con el

lugar de origen de los bienes transportados sugiere que se trataba de una navegación que hacía escala en distintos puntos intermedios, tal vez con excepción hecha de los pequeños navíos cargados de mineral y otras materias primas como, por ejemplo, los de Mazarrón, el Bajo de la Campana o La Manga, los cuales harían un trayecto directo entre el centro de abastecimiento y su puerto de origen.

5. Conclusiones

El examen de estos pecios nos permite establecer una serie de hipótesis respecto a las características del comercio cananeo y fenicio a lo largo de casi mil quinientos años, aun cuando la mayor parte de los barcos hundidos en el Mediterráneo se sitúan en el I milenio a. C. Así, cabe constatar la trascendencia que durante el II milenio a. C. tuvieron los bienes que podemos considerar como elementos sumptuosos, cuya importancia irá disminuyendo en los siglos venideros. En cambio, existen una serie de productos que no desaparecen de sus cargamentos, como serían el metal y los alimentos. Ahora bien, ello no significa, a nuestro juicio, que esta desaparición represente un cambio drástico en cuanto al control de este comercio, que parece haber estado en manos de los sectores dirigentes.

Cada vez se hace más palpable la importancia que tuvieron los comerciantes cananeos durante la segunda mitad del II milenio a. C. a la hora de establecer nexos económicos entre la costa de Palestina, Anatolia, Egipto y el Egeo, tal vez en detrimento del papel casi monopolístico que hasta no hace mucho se venía atribuyendo a los micénicos, como evidencian las pinturas conservadas en la tumba de Ken-Amón donde se representa una escena portuaria en la que se ven marinos orientales descargando sus productos (Frankenstein 1997: 18; Bass 1998: 196-188).

Desde nuestro punto de vista el control de este comercio parece estar en manos de un grupo más bien reducido, al ser el comercio una actividad que en el ámbito semita gozaba de un gran prestigio social a diferencia de lo que acontece en el mundo griego y romano, como vemos en Ugarit donde el comercio estuvo controlado por

un grupo muy reducido de familias vinculadas con los sectores dirigentes de dicha sociedad (Aubet 1987: 89-90). Ello resulta lógico si, como ya indicamos anteriormente, son los sectores dirigentes los que poseen tanto los recursos necesarios para botar estos buques como los excedentes para participar en estos intercambios comerciales. El comercio, según se desprende del estudio de los cargamentos de estos pecios, sería entonces un medio a través del cual los grupos dirigentes monopolizan el excedente, promoviendo unos contactos en los que ellos serían los máximos beneficiados.

Todo parece indicar que estos buques desplazaban un tonelaje más bien limitado, adecuados a unos puertos que no alcanzarían un gran calado hasta la etapa helenística, y que en absoluto podemos comparar con el que posteriormente veremos en el mundo romano, aun cuando no sean nada desdeñables desde el punto de vista económico ya que, como se ha apuntado, los fenicios jugaban con el distinto valor que los productos que comercializaban tenían en las distintas áreas del Mediterráneo (Aubet 2007b: 395-399). Queda claro que en sus buques transportaban productos originarios de muy diversas zonas, como evidencia el armamento de Ulu Burun, los bronces para refundir de Rochelangue o las cerámicas griegas de El Sec, lo que sugiere que durante sus travesías atracaban en puertos de muy diversas nacionalidades.

Por último, debemos señalar que el examen de los cargamentos de estos pecios confirma en gran medida lo expuesto por las fuentes escritas, aunque es preciso indicar que no dejan de mostrar sus limitaciones, puesto que, por ejemplo, no hallamos en ellos los grandes cargamentos de grano que comentan los textos ugaríticos. Del mismo modo, tampoco parece que las dimensiones de estos buques puedan por sí solas avalar el carácter privado o estatal de los mismos, ya que sin el auxilio de otros datos resulta muy complejo determinar el propietario, salvo casos muy excepcionales como sería el de Ulu Burun.

6. Bibliografía

- ALVAR EZQUERRA, J. 1979: "Los medios de navegación de los colonizadores griegos". *Archivo Español de Arqueología* 52, pp. 71-86.
- ALVAR EZQUERRA, J. 2001: "La navegación en el desarrollo de las relaciones de dependencia". En *Colonos y comerciantes en el Occidente mediterráneo*, pp. 71-85. Universidad de Almería. Almería.
- ARMIJO NAVARRO-REVERTER, T. 2003: "Regalos, comercio y créditos internacionales según las cartas de Amarna". *Revista Española de Orientalistas* XXXIX, pp. 109-128.
- ARRIBAS, A., TRIAS, G., CERDÁ, D. y HOZ, J. de 1987: *El barco de El Sec (costa de Calviá, Mallorca). Estudio de materiales*. Ayuntamiento de Calviá. Palma de Mallorca.
- AUBET SEMMLER, M. E. 1987: *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*. Bellaterra. Barcelona.
- AUBET SEMMLER, M. E. 2003: "El comercio fenicio en Homero". En *Estudios de Arqueología dedicados a la profesora Ana María Muñoz Amilibia*, pp. 85-101. Universidad de Murcia. Murcia.
- AUBET SEMMLER, M. E. 2007a: "El comercio marítimo en el mundo fenicio-púnico". En *Actas de las Jornadas sobre la Zona Arqueológica de Villaricos*, pp. 9-17. Junta de Andalucía. Sevilla.
- AUBET SEMMLER, M. E. 2007b: *Comercio y colonialismo en el Próximo Oriente antiguo. Los antecedentes coloniales del III y II milenio a. C.* Bellaterra. Barcelona.
- BALLARD, R. D., LAWRENCE, E. S., MASTER, D., YOERGER, D., MINDELL, D., WITHCOMB, L. L., SING, H. y PIECHOTA, D. 2002: "Iron Age Shipwreck in Deep Water off Ashkelon, Israel". *American Journal of Archaeology* 106 (2), pp. 151-168.
- BARCELÓ, J. A. 1981: *Reproducción económica y modos de producción*. Serbal. Barcelona.
- BARCHHUBER, C. 2006: "Aegean Interest on the Uluburum Ship". *American Journal of Archaeology* 110 (3), pp. 345-363.
- BASS, G. F. 1961: "The Cape Gelidonya Wreck: Preliminary Report". *American Journal of Archaeology* 65 (3), pp. 267-276.
- BASS, G. F. 1987: "Splendors of the Bronze

El comercio cananeo y fenicio a través del cargamento transportado en los pecios hallados en el Mediterráneo

- Age". *National Geographic* 172: 693-733.
- BASS, G. F. 1998: "Sailing between the Aegean and the Orient in the Second Millennium b. C.". En *The Aegean and the Orient in the Second Millennium: Proceedings of the 50th Anniversary Symposium*, pp. 183-189. University of Cincinaty. Austin.
- BONDI, S. F. 1978: "Note sull'economia fenicia. Impresa privata e ruolo delle stato". *Egitto e Vicino Oriente* I, pp. 139-147.
- BOTTO, M. 1988: "L'attività economica dei fenici in Oriente tra il IX e la prima metà dell'VIII sec. a. C.". *Egitto e Vicino Oriente* XI, pp. 117-154.
- BOUSCARAS, A. y HUGUES, C. 1972: "Le cargaison des bronzes de Rochelangues (Agde, Hérault)". En *Omaggio a F. Benoit*, vol. I, pp. 173-184. Instituto Internazionale di Studi Liguri. Bordighera.
- BUNNES, G. 1988: "Quelques aspects du commerce a longue distance des syriens et des phéniciens". En *Momenti precoloniali nel Mediterraneo Antico*, pp. 227-234. C.N.R. Roma.
- CUCCHI, T. 2008: "Uluburun shipwreck stowaway house mouse: molar shape analysis and indirect clues about the vessel's last journey". *Journal of Archaeological Science* 35, pp. 2953-2959.
- DEAN LYON, J. 1993: *The pottery from a fifth century B. C. shipwreck at Ma'agan Michel, Israel*. Thesis of Master. Texas.
- FRANKENSTEIN, S. 1997: *Arqueología del colonialismo. El impacto fenicio y griego en el sur de la Península Ibérica y el suroeste de Alemania*. Crítica. Barcelona.
- GESTOSO SINGER, G. N., 2007a: "El barco naufragado en Ulu Burun y el intercambio de bienes en el Mediterráneo Oriental". *Davar Logos* 7 (1), pp. 19-32.
- GESTOSO SINGER, G. N. 2007b: *El intercambio de bienes entre Egipto y Asia Anterior. Desde el reinado de Tuthmosis III hasta el de Akenaton*. Universidad Católica Argentina. Buenos Aires.
- GÓMEZ CRESPO, P. 1993: *Comprar y vender. La cultura del comercio y el mercado*. Euclima. Madrid.
- GONZÁLEZ, J. A. 2010: "Un tesoro fenicio en La Manga". *Diario La Verdad*. Murcia.
- GUERRERO AYUSO, V. M. 1984: *Asentamiento púnico de Na Guardis*. Ministerio de Cultura. Madrid.
- GUERRERO AYUSO, V. M. 2008: "Barcos aborígenes en el Estrecho de Gibraltar". En *Barcos, puertos y navegación en la historia de Ceuta*, pp. 33-65. Instituto de Estudios Ceuties. Ceuta.
- HINDESS, B. y HIRST, P. Q. 1979: *Los modos de producción precapitalistas*. Barcelona.
- HOUTART, F. 1989: *Religión y modos de producción precapitalistas. I*. Madrid.
- INGRAM, R. S. 2005: *Faience and glass beads from the Late Bronze Age shipwreck at Ulu Burun*. Thesis Doctoral. Texas.
- LAFRENZ, K. A. 2003: *Tracing de source of the Elephant and Hippopotamus Ivory from the 14th. Century B. C. Uluburun Shipwreck: The Archaeological, Historical, and Isotopic Evidence*. Thesis Doctoral. Florida.
- LUCAS PELLICER, M^a R. y GÓMEZ RAMOS, P. 1993: "Transporte marítimo de metal como materia prima durante el Bronce Final". *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid* 20, pp. 107-131.
- MARTÍN RUIZ, J. A. 2007: *La crisis del siglo VI a. C. en los asentamientos fenicios de Andalucía*. Cedma. Málaga.
- MAS, J. 1985: "El polígono submarino de Cabo de Palos. Sus aportaciones al estudio del tráfico marítimo antiguo". En *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina*. Madrid: 153-171.
- MEDEROS MARTÍN, A. y RUIZ CABRERO, L. A. 2004: "El pecio fenicio del Bajo de la Campana (Murcia, España) y el comercio del marfil norteafricano". *Zephyrus* 57, pp. 263-281.
- MONTERO RUIZ, I. 1999: *Arqueometalurgia en el Mediterráneo*. Clásicas. Madrid.
- MORENO, I. 1979: *Cultura y modos de producción. Una visión de la antropología desde el materialismo histórico*. Nuestra Cultura. Madrid.
- NEGUERUELA, I. 2004: "Hacia la comprensión de la construcción naval fenicia según el barco Mazarrón-2 del siglo VII a.C.". En *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, pp. 227-278. Universidad Complutense. Madrid.
- NEGUERUELA, I., MOYA, A., MARÍN, C., CORREA, C. y PÉREZ, M^a A. 1997: "El yacimiento fenicio de la Playa de la Isla (Mazarrón). Campaña de 1997". *Memorias de Arqueología* 12: 273-290.
- NEGUERUELA, I., PINEDO, J., GÓMEZ, M.,

- MIÑANO, A., ARELLANO, I. y BARBA, J. S. 2000: "Descubrimiento de dos barcos fenicios en Mazarrón (Murcia)". En *Actas del IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos*, vol. IV. Cádiz: 1671-1679.
- NEGUERUELA, I., GONZÁLEZ, R., SAN CLAUDIO, M., MÉNDEZ, A., PRESA, M. y MARÍN, C., 2002: "Mazarrón-2: el barco fenicio del siglo VII a. C. Campaña de noviembre-1999/marzo 2000". En *El mundo púnico. Religión, antropología y cultura material*, pp. 453-483. Murcia.
- PALLARÉS SALVADOR, F. 1971: "El pecio del Sec y su significación histórica". En *Simposio Internacional de Colonizaciones*, pp. 211-215. Diputación Provincial. Barcelona.
- PARKER, A. J. 1992: *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*. B.A.R. Oxford.
- PETTINATO, G. 1983: "Le città fenicie e Byblos in particolare nella documentazione epigrafica di Ebla". En *Atti del I Congresso Internazionale di Studi Fenici e Punici*, vol. I, pp. 107-118. C.N.R. Roma.
- PULAK, C. M. 1987: *A Late Bronze shipwreck at Ulu Burun: preliminary analysis (1984-1985 excavation campaigns)*. Thesis Doctoral. Texas.
- RAMÓN TORRES, J. 1985: "Tagomago 1: un pecio fenicio del siglo V a. C. en aguas de Ibiza". En *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina (Cartagena)*, pp. 377-391. Ministerio de Cultura. Madrid.
- RAMÓN TORRES, J. 1995: *Las ánforas fenicio- púnicas del Mediterráneo central y occidental*. Universidad de Barcelona. Barcelona.
- ROMERO RECIO, M. 2006: "Economía de la colonización fenicia: empresa estatal vs. empresa privada". En *Economía y finanzas en el mundo fenicio-púnico de occidente*, pp. 9-26. Museo de Ibiza. Ibiza
- SAMUEL, S. H. 2003: *Lading of the Late Bronze Age ship at Uluburun*. Thesis Doctoral. Texas.
- SARMIENTO FREDEIRA, G. 1992: *Las primeras sociedades jerárquicas*. México.
- SASSON, J. M. 1966: "Canaanite maritime involvement in the second millennium b. C.". *Journal of the American Oriental Society* 86, pp. 126-138.
- SHERRATT, S. y SHERRATT, A. 1993: "The Growth of the Mediterranean Economy in the Early First Millennium b. C.". *World Archaeology* 24 (3), pp. 361-378.
- STAGER, L. E. 2004: "Dos pecios fenicios en alta mar de la costa norte del Sinaí". En *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, pp. 179-195. Cefyp. Madrid.
- STERN, B., HERON, C. y CORR, L. 2003: "Compositional variation in aged and heated pistacia resin found in late Bronze Age canaanite amphorae and bowls from Amarna, Egypt". *Archeometry* 45 (3), pp. 457-469.
- TSIRKIN, Y. B. 1990: "Socio-political structure of Phoenician". *Gerión* 8, pp. 29-43.
- VITA BARRA, J. P. 2000: "Los antecedentes de la marina fenicia: barcos en Ugarit". En *Actas del IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos*, vol. I, pp. 281-288. Universidad de Cádiz. Cádiz.