

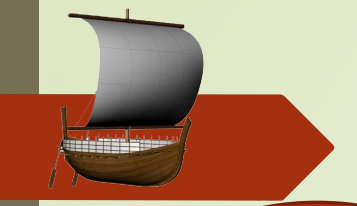
TEMA 4. Las bases de la expansión al Mediterráneo. El comercio fenicio. Navegación y rutas. Los fenicios en Occidente. Cronología e historiografía. El concepto de Precolonización.

INTRODUCCIÓN

Fuentes escasas

- Textos indirectos
  - Opiniones preconcebidas
  - Reflejo del conocimiento fenicio
    - Plinio (Storia Natura / e, VII, 199)
    - Appiano (Libyca, 84)
- Datos iconográficos
- Datos arqueológicos





PRECOLONIZACIÓN

Siglos XII – IX a. C.

Ciudades fenicias

No interrupción de los contactos marítimos con Oriente

- Mayor fuerza del elemento micénico (1200-1050 a. C.)
- Bienes de prestigio

- Materiales arqueológicos escasos y aislados
- Contactos esporádicos
- Movimientos comerciales discontinuos

Dificultades para obtener excedentes

- Siglo X a. C.: Textos bíblicos que muestran que ciudades fenicias como Tiro, precisan adquirir alimentos y territorios de su entorno

Comercio fenicio

- Israel
- Judá
- Damasco

Problemática → Fecha inicio no puede remontarse más allá del s. IX a.C.



EXPANSIÓN COLONIAL

Tres grandes grupos de fundaciones en relación "fechas míticas" proporcionadas por las fuentes escritas:

1) Fundaciones realizadas a finales II milenio a.C.:
- Gadir – Lixus – Útica (ca. 1.100 a.C.)
- Documentación arqueológica: 2ª mitad s. IX a.C.

2) Fundaciones del s. IX a.C.
- Establecimiento de poblaciones tirias en Auza (costa libia, sin identiicar) y Cartago (*ca.* 814-813 a.C.), confirmada por la arqueología (depósito fundacional de Salambó)

3**) Fundaciones de los ss. VIII-VI a.C.:** resto de las colonias y enclaves fenicios Mediterráneo central occidental
- Coinciden datos escritos y los arqueológicos

En el Mediterráneo central:
- Sicilia presencia fenicia desde el s. VIII a.C. (Motya, Solunto y Panormo
- También: Malta, Gozo, Panteleria, Lampedusa
- Cerdeña: s. VII a.C.

EXPANSIÓN COLONIAL: SEGÚN LA TRADICIÓN ESCRITA

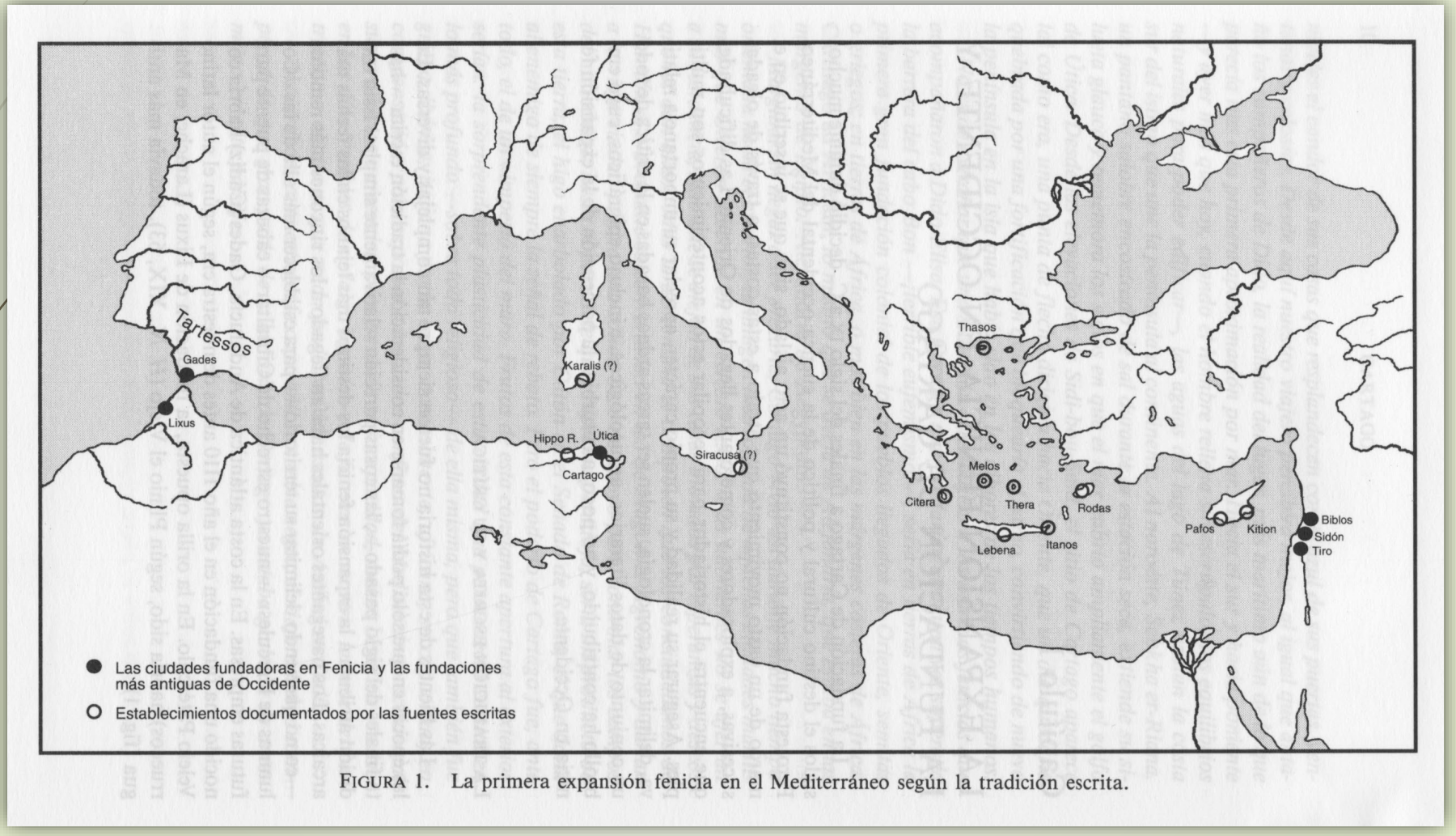


FIGURA 1. La primera expansión fenicia en el Mediterráneo según la tradición escrita.



EXPANSIÓN COLONIAL

Factores económicos, demográficos y políticos

Excedentes demográficos

Problemas de abastecimiento de bienes alimenticios

Fuentes

- Primer Libro de Reyes
- Fuentes latinas:
  - -Salustio, XIX, 1
  - -Justino, XVIII,3,50
  - -Curcio Rufo, VI,4,20
  - -Tertuliano, 30

Hipótesis

Pluralidad de rutas y directrices: participación de la empresa privada y la exclusividad de Tiro como promotora

Intervención dominante del Estado tirio primero, y posteriormente, gadirita

Intervención de palacio y templo en los impulsos iniciales de la expansión → **Testimonios**

- Fundación de Auza por Itobaal de Tiro en el siglo IX a. C.
- Templo de Melqart en Gadir, Lixus y otros
- Relato sobre la fundación de Cartago



COMERCIO

- Primeros grandes exploradores
- Colonización organizada
- Ampliaron las rutas marítimas

Gran potencia comercial → Primeros grandes navegantes

Comercio paulatino

- Rol económico, social y político
- Relaciones de parentesco
- Movimientos exploratorios
- Modelo progresivo:
  - En las costas
  - A grandes distancias

Enclaves estratégicos

- **Chipre:** por su cobre y madera
- **Cilia y Lycia:** por su madera
- **Thasos:** por sus minas de oro
- **Salamis y Cithera:** para el comercio de la púrpura
- **Cerdeña y la P.I. :** por sus numeroso metales
- **África del norte:** por su fertilidad y comercio en el interior

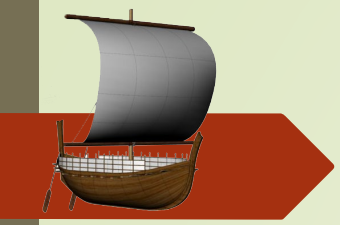


SISTEMA COMERCIAL ENTRE CORTES

Comercio controlado por el Estado

Todo giraba en torno a los deseos, necesidades y alianzas de los grandes reyes

- **Textos recuperados de Tell el-Amarna:** regalos, transacciones comerciales, tributos y préstamos entre las distintas casas reales
- Entre los reyes existía un acuerdo de **protección de la actividad comercial** durante el trayecto de un reino a otro
- **Indemnización por las pérdidas** de posibles robos
- Envío a otros reinos de **estatuas de dioses** para la protección de situaciones concretas
- Artesanos, médicos, especialistas…
- **Matrimonios diplomáticos:** intercambio de productos y tránsito de ideas y personas



SISTEMA COMERCIAL

Construcción naval

II milenio → En manos estatales y de las familias aristócratas → No desaparece

I milenio → Mayor incidencia del sector privado

Costoso en recursos humanos y materiales

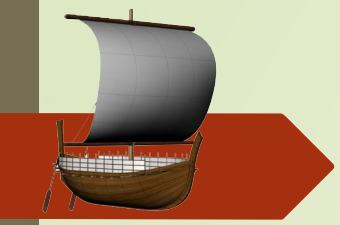
Tablillas de Ugarit

Constructores de barcos dependientes de palacio

"Barcos del rey"

Coexistencia

Pierde fuerza → **Crisis del siglo XII** → "Comercio post-palacial"



COMERCIO PRIVADO

Creciente importancia a partir del s. IX-VIII a. C.

- Bajo la protección de los acuerdos diplomáticos
- Nuevos tipos de préstamos
- Figura de hombre de negocios:
  - Negocio más habitual: transporte de mercancías
  - Se realiza entre el armador (propietario de la nave)
  - Arrendatario

El comercio en el Próximo Oriente, tanto estatal como privado, garantizado por una serie de normas jurídicas básicas

- Protección al comerciante

Según las **normativas del II milenio – Ugarit**, está basada en dos premisas:

- Los gobernantes responden por los daños sufridos por un comerciante en el territorio de su reino.
- Responden por las acciones cometidas por sus súbditos en otro estado. Mediante el embargo
- Derecho de asilo



COMERCIO: MERCANCÍAS

Fuentes para su estudio

Textos del archivo real de Ebla

- Metales
- Textiles (lino)
- Alimentos (Aceite y vino)
- Elementos suntuosos (permufes)

Homero

- Textiles
- Objetos de metal manufacturados
- Ámbar
- Esclavos

Poemas de Ezequiel e Isaías

- Grupo 1- Productos agrícolas: procedentes de Judá – Israel (trigo – miel – aceite – resina) y Damasco (vino).
- Grupo II – Productos ganaderos: de Damasco (lana), Arab y Quedar (cabras y ovejas) y Beg Togarma (caballos – mulas).
- Grupo III: productos industriales y esclavos. Yawan, Tubal y Meshek (esclavos y piezas de bronce); Dedan (silas de montar); Edom (tejidos de púrpura y bordados); Edén, Harran y Assur (tejidos y cordajes).
- Grupo IV: Productos exóticos y metales. Procedentes de Tarshish (plata, hierro, estaño y plomo); Sheba y Rama (perfumes, oro, piedras preciosas); Dedan e islas (marfil y ébano); Edom (coral, turquesas y rubíes).

TEXTO DE EZEQUIEL

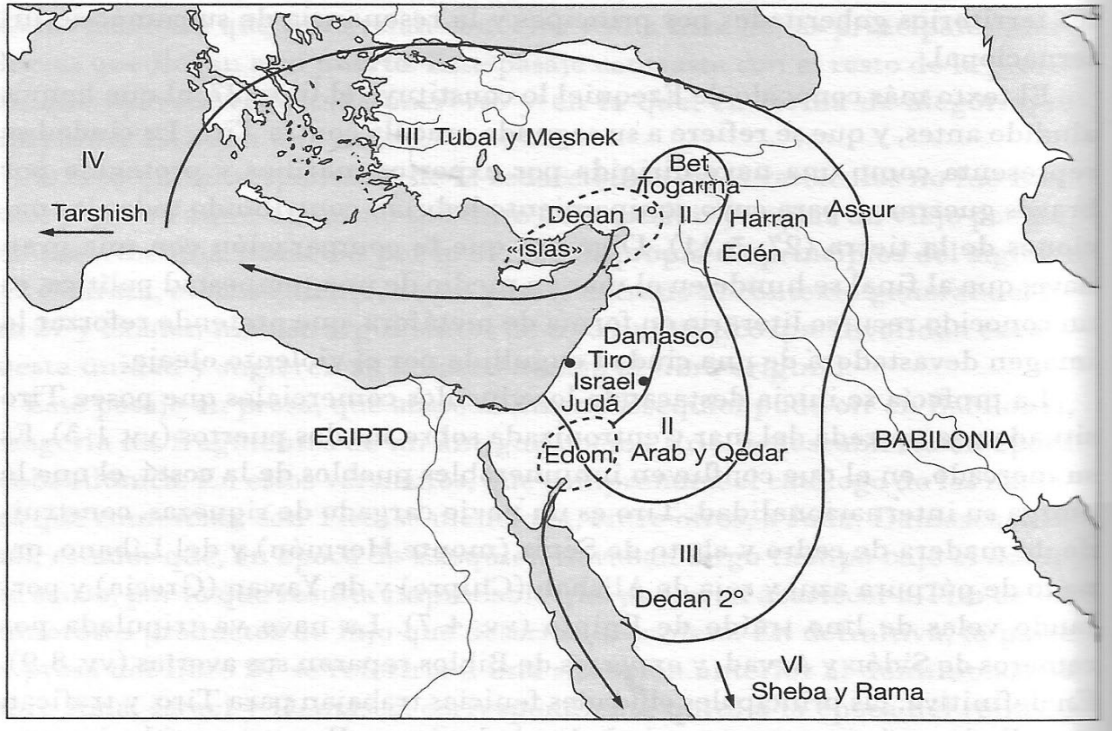


FIGURA 41. Principales circuitos de intercambio del comercio tirio según Ezequiel (según Liverani, 1991).

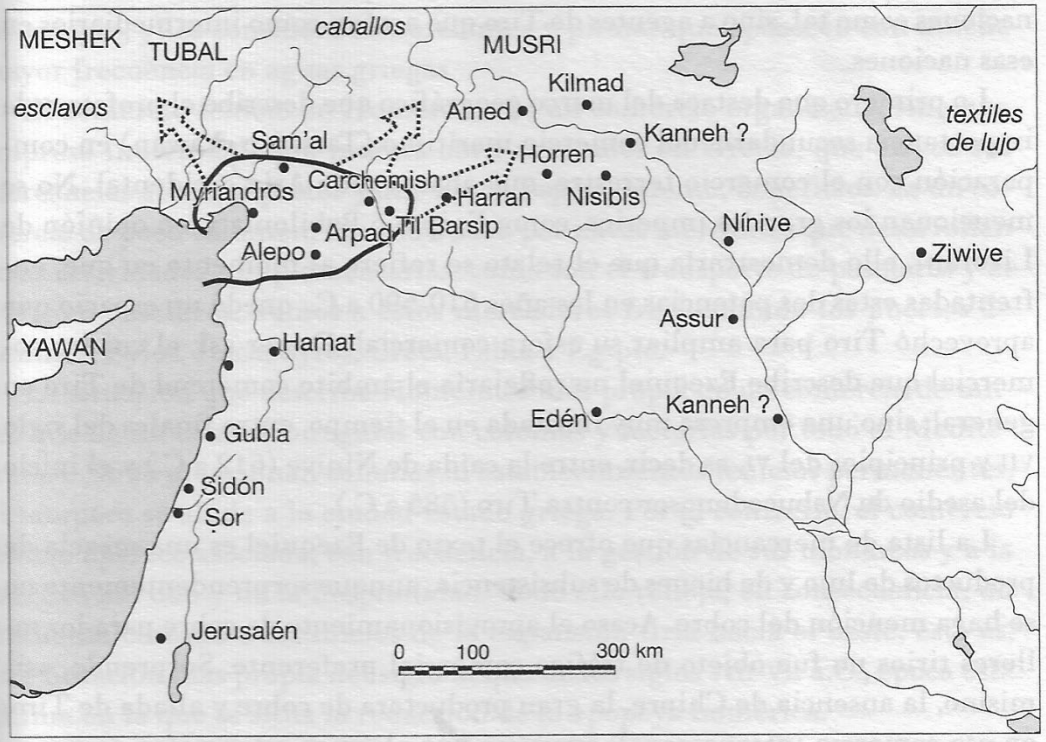
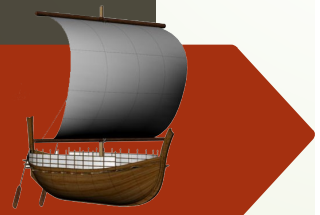


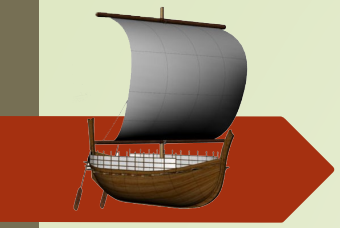
FIGURA 42. El comercio tirio en el Próximo Oriente, según el texto de Ezequiel.

COMERCIO: MERCANCÍAS



OTRAS FUENTES

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



COMERCIO: MERCANCÍAS

Propuestas comerciales e hipótesis a partir de la carga de Pecios

- Interés por la obtención de la plata en Occidente
  - **Mazarrón I**
  - Refundición de objetos metálicos → **Cabo Gelidonia A**
  - **Bajo de la Campana I**
- Comercio de alimentos → Incrementación con el paso del tiempo → **Pecios a partir del s. V a. C.**
- Desaparición de los productos exóticos del I milenio → **Uluburum** → Siglos VII-VI a. C.: Limitación del gastos suntuario



LA NAVEGACIÓN

Características de la navegación

- Período del año útil para la navegación: marzo – septiembre
- Principal instrumento náutico: el saber práctico
- Orientación: Medio ambiental
  - Durante el día: El sol, los vientos, referencias naturales y antrópicas
  - Durante la noche: las estrella (Osa Menor: Phoinike). Constelaciones circumpolares
  - Las aves
- Dependencia de los vientos dominantes, oleaje y corrientes
- Único instrumento: Scandaglio (Instrumento de posición)





LA NAVEGACIÓN

Scandaglio



LA NAVEGACIÓN

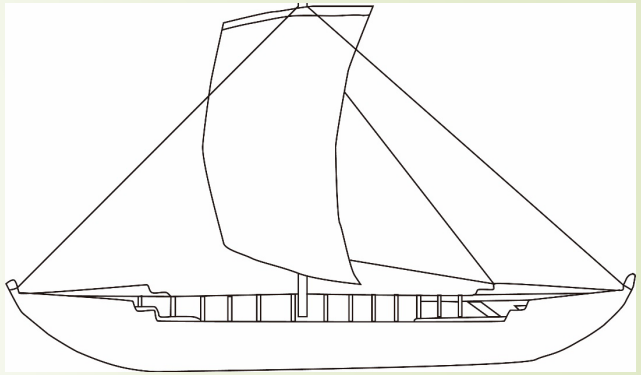
Tipología de la navegación

- Navegación de cabotaje: navegación de cabo a cabo
  - Sin alejarse mucho de tierra firme
  - Puntos geográficos principales a la vista
  - Distancias cortas (25-30 millas)
  - Comercio local y redistribución de mercancías
  - Prácticas pesqueras
- Grande cabotaje: no muy alejada de tierra firme pero con continuidad
  - Sin demasiadas paradas
  - Disfrutando de las brizas
  - Duración de 2 o 3 noches
- Navegación en altura: segura en la Antigüedad
  - Prevención del tiempo meteorológico
  - Largos recorridos lejos de la costa
  - Escasas referencias visuales
  - Necesidad de conocimientos astronómicos

LA NAVEGACIÓN: TIPOLOGÍA DE EMBARCACIONES

Gaulós

- Barco mercante
- Hasta 25 metros de eslora
- Con bodega amplia
- Forma de bañera
- Barcos pesados que necesitan una propulsión mixta para su impulso
- Vela cuadra





LA NAVEGACIÓN: TIPOLOGÍA DE EMBARCACIONES

Hippoi

Reciben ese nombre porque tienen una cabeza de caballo

Empleado para batallas, pesca, piratería

Eslora entre 8 y 12 metros

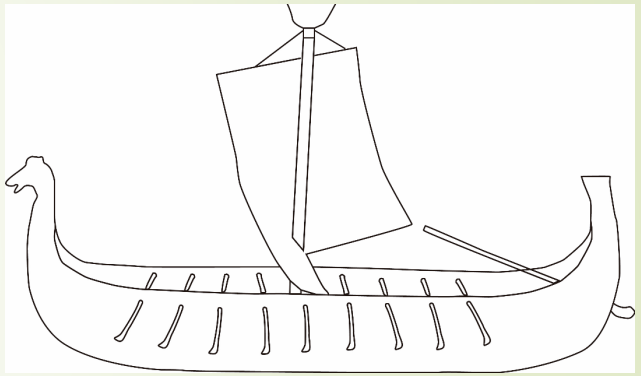
No tenían bodega propiamente dicha

Desplazamiento por los estuarios de los ríos

Timón de espadilla

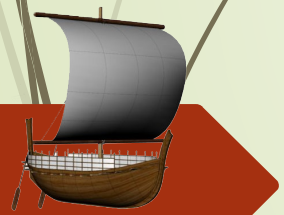
Propulsión mixta

Vela cuadra



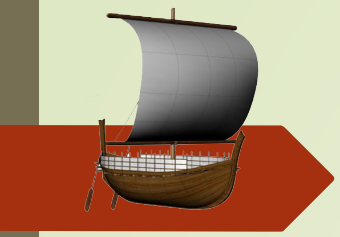






LA NAVEGACIÓN

Las pinturas de la Laja Alta (Jimena de La Frontera)



LA NAVEGACIÓN

- **Relieve asirio de Khorsabad (s. IX a. C.)**



- **Tributos del rey de Tiro Ithobaal, a Salmanazar III. Grabado en las puertas de bronce del templo Mamu en Balawat**



LA NAVEGACIÓN



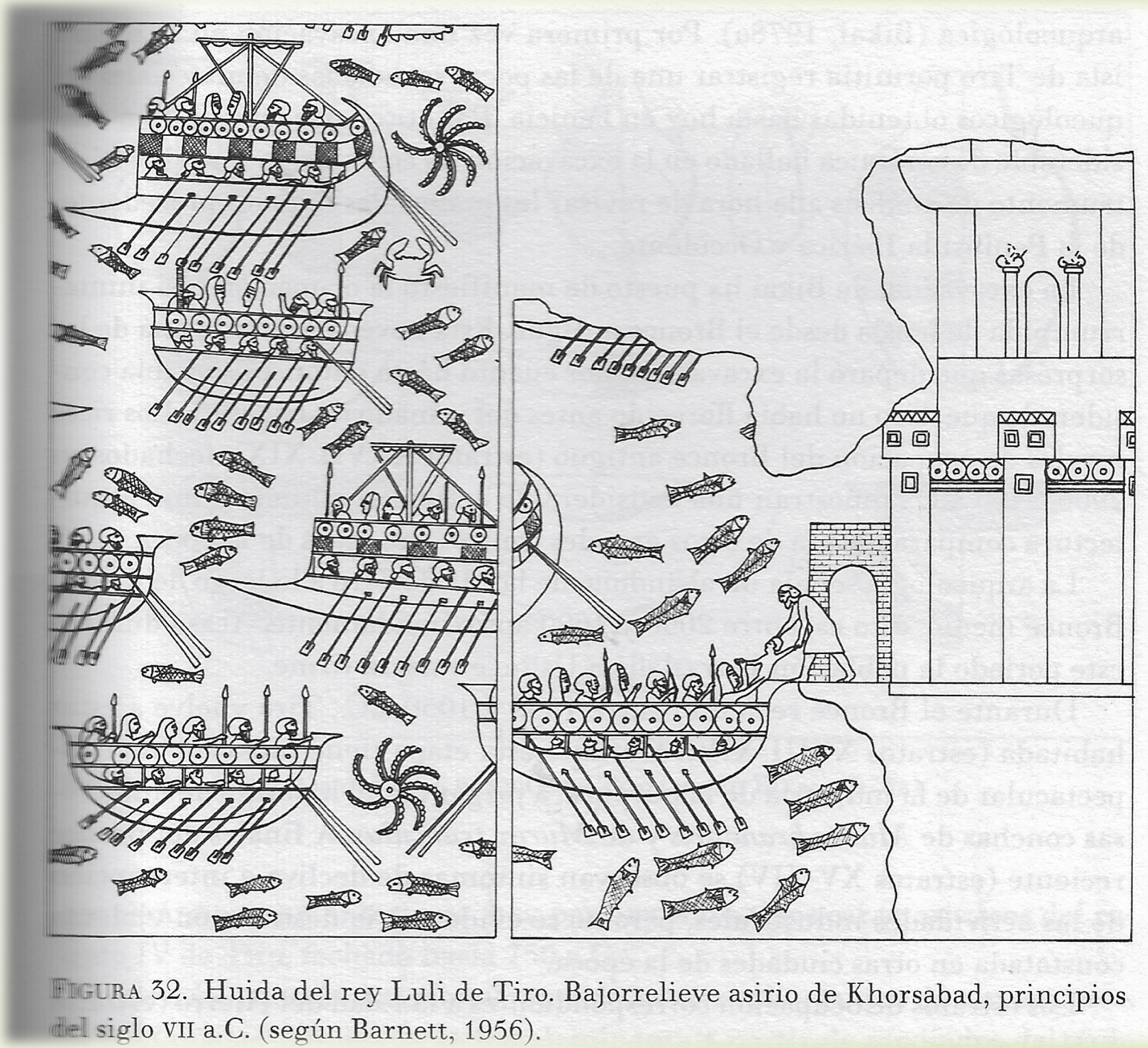
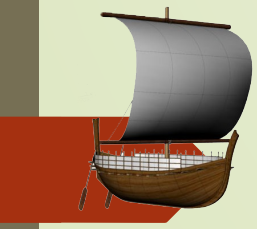
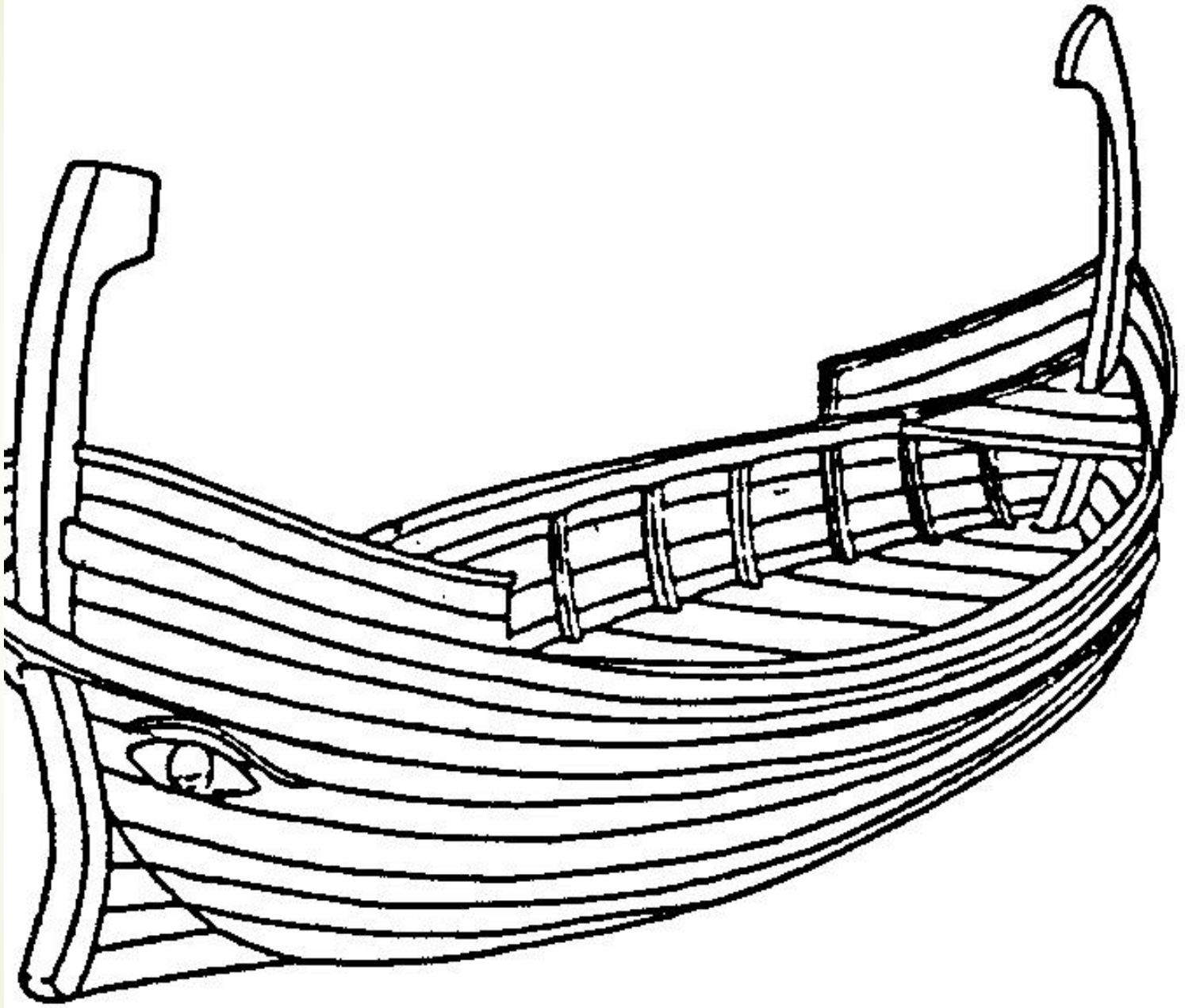


FIGURA 32. Huida del rey Luli de Tiro. Bajorrelieve asirio de Khorsabad, principios del siglo VII a.C. (según Barnett, 1956).

LA NAVEGACIÓN









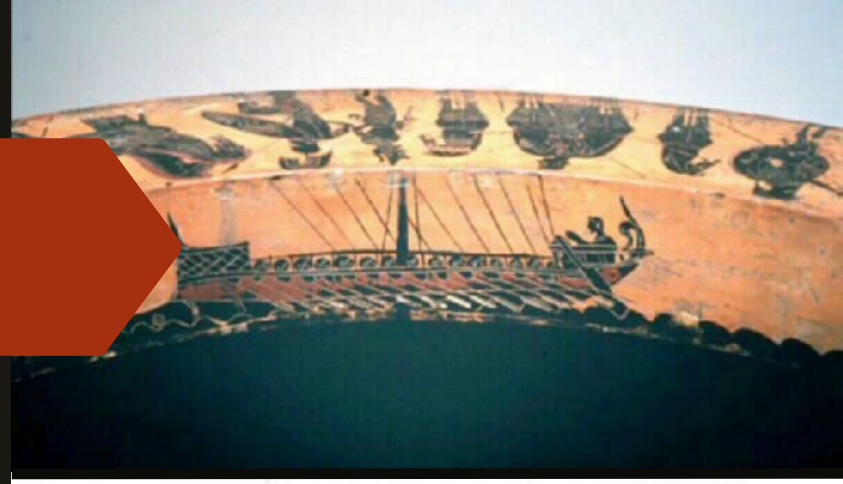
LA NAVEGACIÓN: BARCOS VOTIVOS

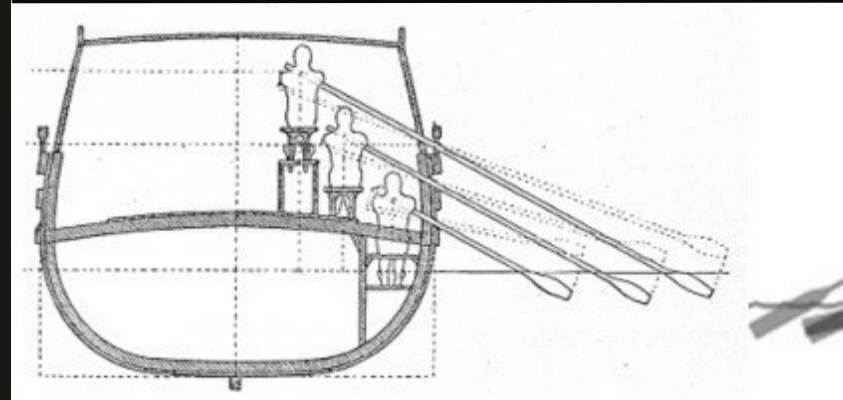
Pieza hallada en el santuario del Carambolo (Sevilla)

LA NAVEGACIÓN: TRADICIÓN GRIEGA

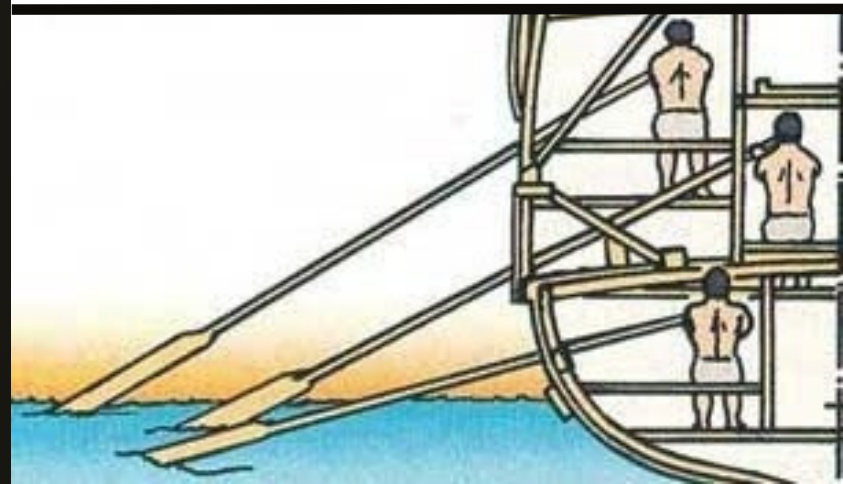
- Pentecóntero
- Birremes
- Trirremes







Colocación de los remeros según Morrisón



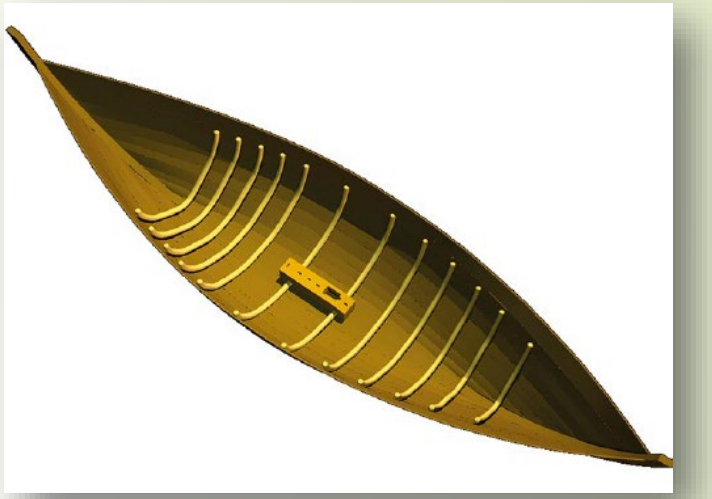


LA NAVEGACIÓN: CONSTRUCCIÓN NAVAL

Método de construcción naval a casco primero

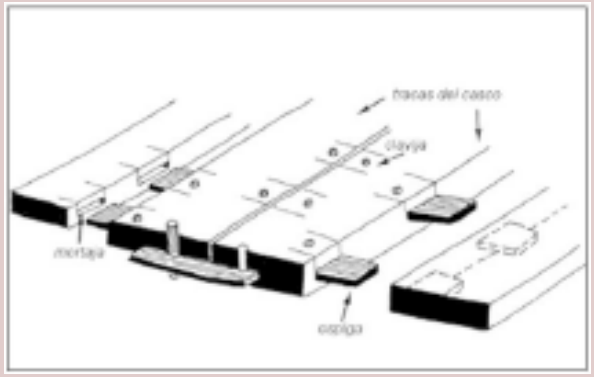
- Quilla como principal elemento
- Unión de roda y codaste
- Unión de tracas
- Colocación de cuadernas



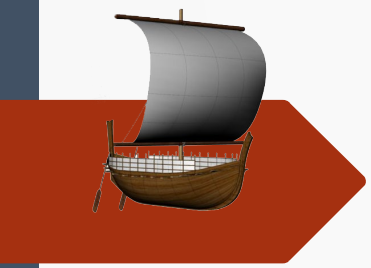


Método de armado
Punicana coagmenta

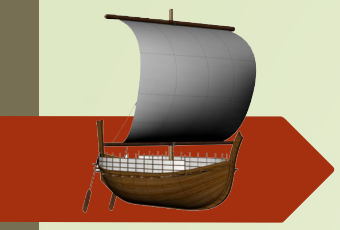
- Mortajas y espigas fijadas por clavijas





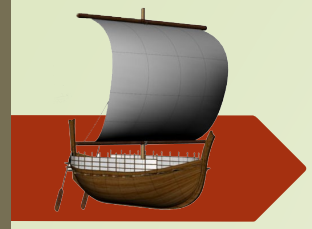


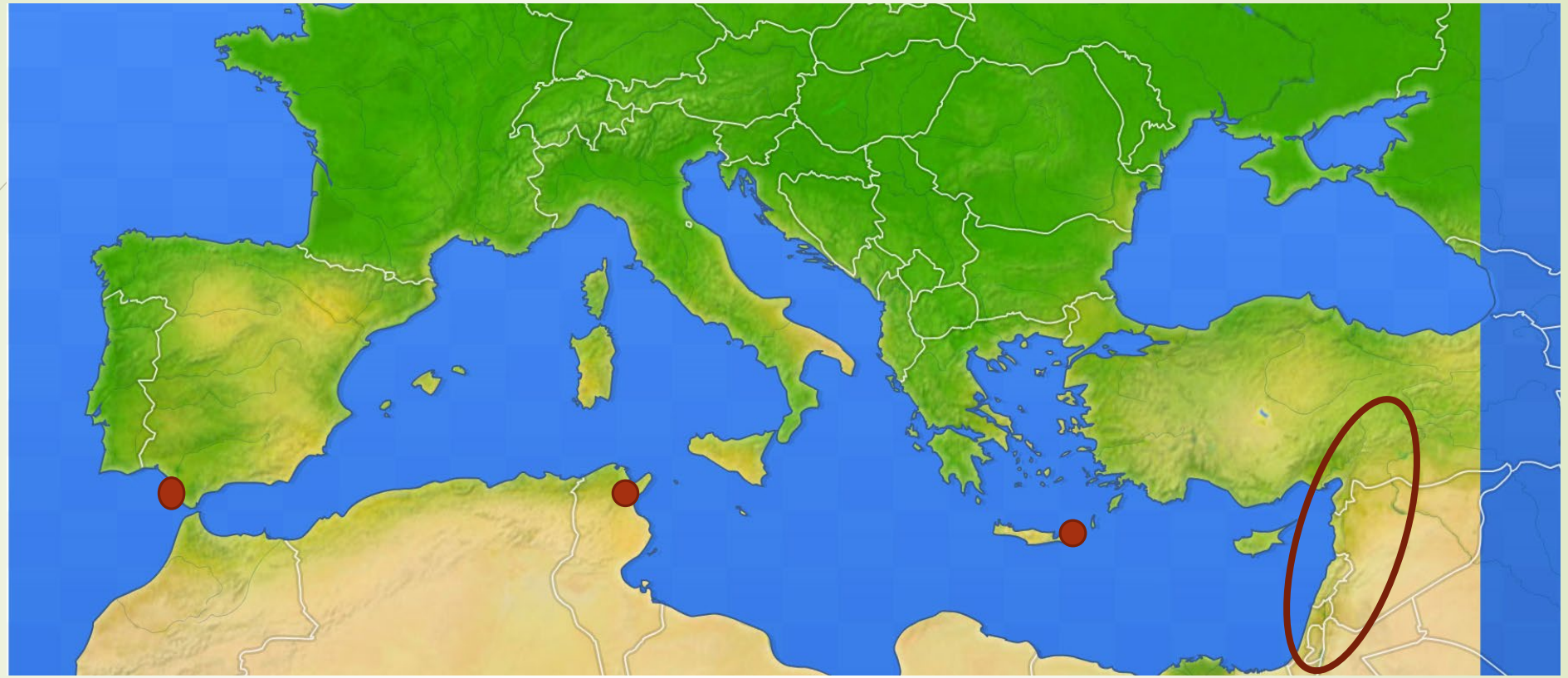
LA NAVEGACIÓN: MAZARRÓN



LA NAVEGACIÓN: MAZARRÓN

- https://www.youtube.com/watch?v=-xujsLZHnsY
- https://www.youtube.com/watch?v=uXQSd7-AQ8A&t=327s





Ruta más antigua

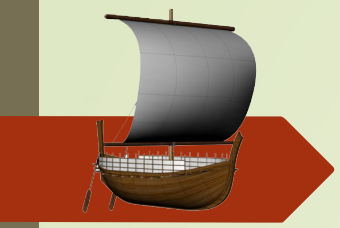
LA NAVEGACIÓN: RUTAS COMERCIALES

Oriente

CRETA

ÚTICA

P.IBÉRICA



LA NAVEGACIÓN: RUTAS COMERCIALES

Cambios de ruto en los siglos VIII y VII a. C.

En Creta no hay materiales de esa época

MALTA

Punto entre Oriente y Occidente

CARTAGO

Principal puerto norteafricano

IBIZA

Importante punto de recalada

ÚTICA

- Papel central entre Oriente y Occidente
- Rutas regionales

LA NAVEGACIÓN: RUTAS IMPROBABLES

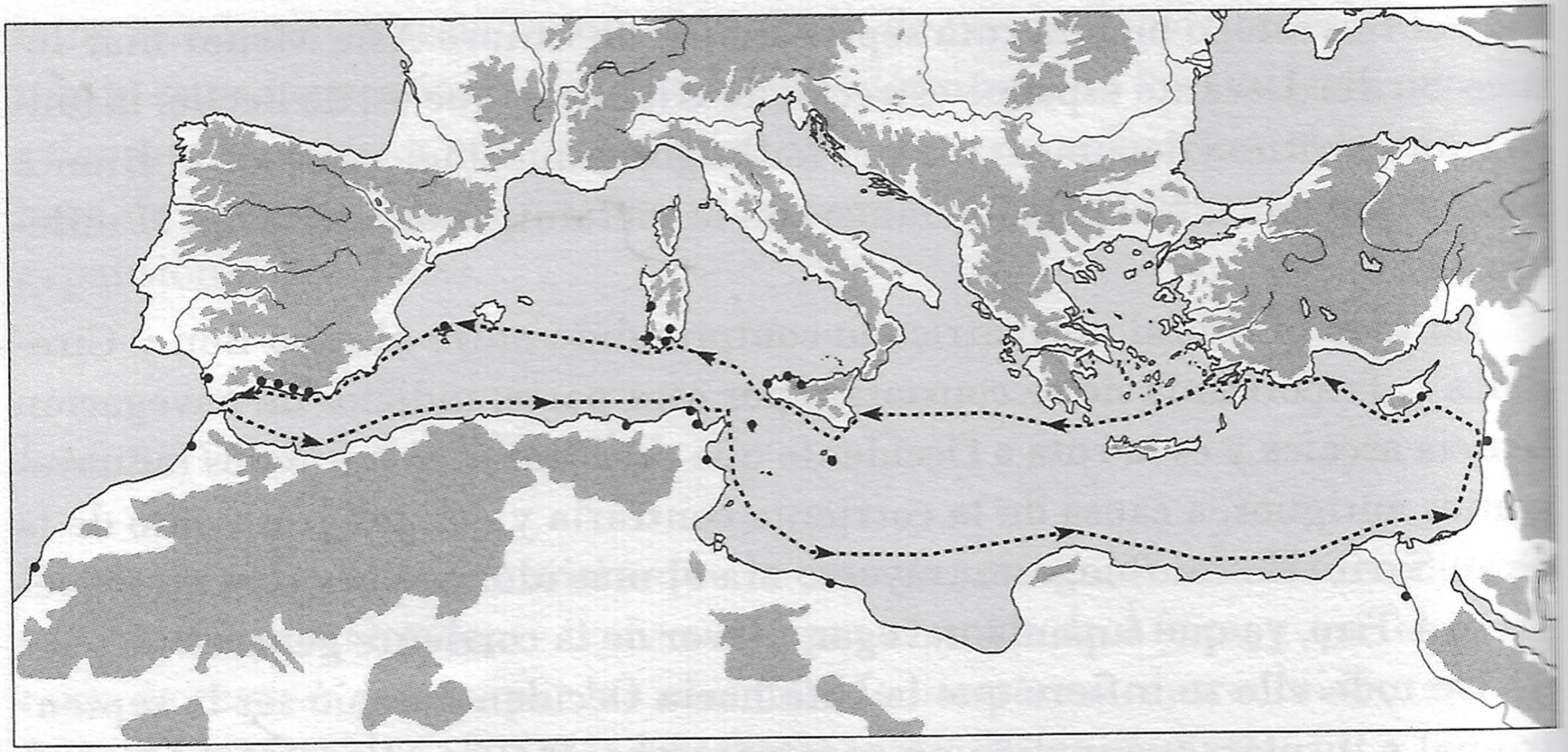


FIGURA 53. Rutas de navegación en el Mediterráneo.

LA NAVEGACIÓN: RUTAS COMERCIALES

- Navegación con escalas:
  - Puerto principal
  - Puertos secundarios

- Navegación directa:
  - Pequeños navíos cargados de mineral y materias primas
- Navegación por la costa Atlántica:
  - VI – V a. C.
  - Centros urbanos próximos a Lisboa

