

ECONOMÍA DE LA COLONIZACIÓN FENICIA Y GRIEGA EN LA PENÍNSULA IBÉRICA*

The Economy of Phoenician and Greek Colonization in the Iberian Peninsula

FRANCISCO JAVIER FERNÁNDEZ NIETO
Universidad de Valencia

BIBLID [0213-2052 (1999) 17, 25-58]

RESUMEN: Valoración de los distintos factores económicos que intervienen en la colonización fenicia y griega de la Península Ibérica, examinando en particular la demografía y los recursos territoriales, los artículos objeto de importación y exportación, las transferencias de tecnología, la estructura económica del comercio naval, el papel económico de la moneda y las relaciones entre dinero y banca en el ámbito colonial. Se destacan también los estudios que han renovado algunos enfoques económicos del fenómeno colonial en Occidente y los aspectos a los que conviene dedicar en el futuro mayor atención.

Palabras Clave: Economía, colonización griega y fenicia. Península Ibérica.

ABSTRACT: The Author values the different economic factors that occurs in the Phoenician and Greek colonization of the Iberian Peninsula. In particular, he examines its demography and territorial resources, import and export articles, technology transfers, economic structure of the naval trade, economic paper of currencies and relationships between money and banking in the colonial environment. The A. has pointed out the studies that have renovated some economic approaches of the colonial process and those aspects that should be paid more attention to in the future.

Key Words: Economy. Phenician/Greek Colonization. Iberian Peninsula.

* Este trabajo ha sido realizado en el marco del Proyecto PB 95-0151. subvencionado por la DGICYT.

Antoine-Jean Letronne, el gran epigrafista francés del siglo XIX, escribía lo siguiente sobre una de las mayores carencias metodológicas de ciertos practicantes de la historia del mundo antiguo: «Quiconque ayant étudié les Anciens dans les Anciens mêmes ne se construit pas, pour son usage particulier, une Antiquité de convention qui n'a aucune réalité, tendance qu'on remarque trop souvent chez les archéologues qui lisent très peu les auteurs grecs dans l'original, qui peut-être n'en lisent que les textes dont ils ont besoin et ceux auxquels ils sont renvoyés par les citations de leurs prédécesseurs»¹. Este curioso defecto que aquí se denuncia dio lugar ya a principios del siglo pasado a excesos tan evidentes y ridículos que un poeta culto y sensible como fue Enrique Heine (1797-1856) supo captar a la perfección aquella perniciosa corriente de desviación historiográfica, mezcla de ignorancia o desprecio a la documentación científica y de ingenuo afán por ennoblecer las genealogías locales con la gloriosa aureola de las altas culturas del Mediterráneo oriental. La mordaz página del literato alemán no tiene desperdicio: «Un gran dique, por el que se puede pasear, conduce hacia Ritzebüttel, también perteneciente a Cuxhaven. El nombre viene del fenicio: las palabras "Ritze" y "Büttel" significan en fenicio "desembocadura del Elba". Muchos historiadores afirman que Carlomagno sólo agrandó Hamburgo, y que los fenicios, en realidad, fueron los que fundaron Hamburgo y Altona, precisamente en la misma época en que Sodoma y Gomorra desaparecían. Quizá algunos fugitivos de estas ciudades llegaron hasta la desembocadura del Elba. Entre Fuhlenwiete y Kaffeemacherei se han desenterrado algunas monedas antiguas que fueron acuñadas en el reinado de Bera XVI y Byrsa X. A mi parecer, Hamburgo es la antigua Tharsis, de donde Salomón recibía barcos cargados de oro, plata, marfil, pavos reales y monas. Salomón, o sea, el rey de Judea e Israel, tuvo siempre especial predilección por el oro y por las monas»².

Ciertamente, los verdaderos especialistas en la dinámica de los fenómenos coloniales fenicios y griegos considerarán estos graciosos apuntes de Heine como una página ya superada de las mentalidades románticas, destinada tan sólo a quienes se interesen por las concepciones historiográficas del siglo XIX, y como un curioso desatino carente de entidad, si no fuese porque para desgracia de la ciencia histórica todavía quedan raros supervivientes que, en los albores del siglo XXI, siguen persuadidos de la llegada y salida desde todos los rincones del extremo occidente del oro y de las monas anheladas por Salomón, acompañadas además de infinitos contingentes de atenienses cargados de ánforas (panatenaicas y de las otras). ¿Cómo podría ser de otro modo, si para cualquier cabeza bien equipada —aunque esté ayuna de conocimientos sobre la época de Salomón o la de Pericles— es evidente que hallazgos cerá-

1. La referencia a estas manifestaciones de Letronne puede encontrarse en A. BERNARD, *Sorciers grecs*, París, 1991, p. 10. La idea quedaría rotunda si Letronne hubiese añadido: "...predecesores, cuyas obras sólo mencionan cuando los consideran amigos y practicantes de los mismos dogmas, silenciando en cambio cuidadosamente los trabajos serios de quienes no pertenecen a su cofradía (porque los resultados históricos de los mismos no convienen a sus quimeras)".

2. H. HEINE, *Memorias del señor de Schnabelewopski*, Cap. VI.

nicos y comercio directo al por mayor significan lo mismo, según esquemas de la lógica universal apoyada en la dinámica de la edad moderna, y porque si aparece una cerámica o una moneda no cabe ninguna duda de que también había oro, plata, marfil, monas y silos rebosantes de trigo?

Por eso en esta intervención me dedicaré estrictamente a examinar esa clase de formaciones sociales (su vertiente económica) que en el marco de la colonización definimos como “centro” y no traspasaré en ningún momento el límite del mundo indígena, definido como “periferia”, ya que se trata de construcciones distintas cuyas actividades están condicionadas por una red de estructuras políticas, sociales, económicas y religiosas que emergen con identidad particular. Me ocuparé, en definitiva, de las estructuras de los colonizadores y no de la naturaleza del impacto (es decir, de los problemas) que crea en el mundo indígena³, aunque sí me esforzaré en concretar cuáles son los elementos que caracterizan las relaciones entre ambas partes, por qué razones se aplican y con qué medios. Ahora bien, al mismo tiempo procuraré evidenciar la absoluta inadecuación de quienes, desde el exclusivo reducto de la periferia (que les exime, al parecer, de estudiar a las sociedades definidas como centro), se empeñan en imponer a los estudiosos del mundo fenicio y griego una evolución distinta e irreconocible de la historia de las comunidades que promovieron o participaron en el fenómeno colonial⁴.

En su papel de configurador de la economía, el hombre es el sujeto de esa realidad vigente. Pero la posición de la persona dentro de los procesos económicos encierra distintos problemas, que exceden sobradamente el enunciado de que el hombre es el objeto de todas las actividades económicas. Y es que, efectivamente, debemos averiguar en cada caso cómo el hombre configura la economía, si como individuo o como colectivo, como comerciante activo o como consumidor pasivo, atrapado por las relaciones de producción, y de qué forma realiza esa configuración. Este último requisito conduce a su vez a analizar una serie de cuestiones aisladas, a saber, con qué extensión e intensidad participaron todas las personas en la creación de la economía, de qué tipo son los bienes y servicios a los que se orienta el tráfico económico, hasta qué punto la estructura del mercado es homogénea y se halla planificada, o qué dimensión conviene atribuir en una sociedad al concepto satisfacción de necesida-

3. Y ello por dos razones: la primera, porque no cuento con la preparación suficiente como para juzgar la evolución interna de todas y cada una de las partes de la Península que se vieron implicadas en aquella relación; la segunda, porque ya intervienen aquí especialistas en los distintos ámbitos de la prehistoria y de la historia antigua de España que van a hacer precisamente eso, valorar en qué forma los impulsos del “centro” repercutieron sobre las “periferias”.

4. Por ejemplo, se nos decubre ahora que en los años de la guerra del Peloponeso Atenas pudo ampliar sus abastecimientos gracias al trigo que le llegaba desde el territorio de Ampurias (!). Sería deseable que quienes así piensan reflexionasen sobre las inmensas dificultades que experimentaron los atenienses sólo para garantizar la llegada de trigo desde el Bósforo, teniendo que formar convoyes especialmente protegidos (recomiendo la lectura del decreto del 426/5 relativo a Metona de Pieria), y su delicadísima posición en Sicilia (punto clave para ese tráfico; véase *infra*, nota 46) y en las rutas convergentes (por culpa de los dorios), y considerasen cuán altamente inverosímil y cuasimilagrosa sería esa “importación”.

des. Sin duda, los bienes económicos como objeto del comercio son algo más que un fajo de valores, y el apartado “satisfacción de necesidades” no consiste solamente en cubrir los imprescindibles medios de vida cotidianos, sino que el *ambiente cultural* está inseparablemente vinculado al mismo. En la propia Antigüedad nunca se construyó una teoría económica completa, aunque se analizaron y comprendieron partes aisladas de la economía (el cubrir las necesidades, la fabricación específica, el mercado y el tráfico mercantil, el intercambio con dinero, la acumulación de la propiedad, la economía doméstica privada y de la ciudad, los artículos de lujo, el abastecimiento de víveres). Pero también se reflexionó sobre tales aspectos en su carácter de fenómenos políticos, filosóficos, religiosos y éticos.

La necesidad de conocer ese ambiente cultural en todos sus aspectos es absolutamente esencial para poder ocuparse de los aspectos económicos de la colonización semita y griega, pues es lo único que permite calcular el alcance exacto de determinados hechos y establecer en su justa medida la interpretación de los mismos. Esbozaré rápidamente algunos ejemplos para mostrar que sin haber estudiado las formas de vida de los colonizadores suele resultar absurdo y acientífico el tratar de explicar, desde la óptica de lo periférico, los rasgos propios del funcionamiento interno de aquellas sociedades complejas que operaron, desde Oriente y Grecia y desde las sucesivas colonias que fundaron, en numerosos puntos del mediterráneo antiguo⁵.

1. ¿De qué manera puede interpretarse, a efectos de una valoración trabajo/economía, que las murallas de un asentamiento fenicio de la Península Ibérica como es el de Guardamar ofrezcan una forma de construcción parcial, por sectores aislados que se han ido ensamblando sucesivamente y cada uno de los cuales manifiesta diferencias con respecto al resto? La explicación más simple y segura se encontrará en un pasaje de Ctesias conservado por Diodoro, en donde se relata cómo la reina Semíramis construyó la muralla de Babilonia (Diod. II 7, 3-8, 2= Ctesias *FGrHist* 688 F 1b, 7, 3 - 8, 2): “rodeó a la ciudad de una muralla de 360 estadios, jalonada de trecho en trecho por torres altas y macizas...; fue construida con ladrillos recubiertos de asfalto...; su altura sobrepasaba la de dos carros atalajados... Para acelerar su construcción, asignó un estadio a cada uno de sus amigos, dándoles el material necesario y pidiéndoles que acabasen los trabajos en el curso de un año. Y ellos cumplieron su tarea con muchísimo celo; la reina les aprobó por su ambiciosa dedicación”. Este pasaje nos permite conjeturar verosímilmente⁶ que también otros Estados orientales, incluida Fenicia, pudieron recurrir al expediente de la fijación de unos servicios públicos directamente asignados por las autoridades (lo que en Grecia se llamaron “liturgías” y en Roma *munera*) y que deberían ser prestados por las clases pudientes (aristocracias/oligarquías). Transferido este sistema de distribución del gasto público

5. Y a este propósito interesan también las indicaciones que más abajo daremos sobre el significado de los pecios y el funcionamiento de las líneas comerciales.

6. Es decir, de forma proporcionada a datos transmitidos desde la propia Antigüedad.

para obras comunes hasta las colonias fenicias, su huella habría quedado patente en la configuración material de las murallas de Guardamar, y entonces emergería un dato muy elocuente a la hora de reconstruir tanto los niveles sociales de la población —ratificando la idea de que se produjo un traslado importante a las colonias de miembros de las clases acomodadas— como la ordenación económico/financiera del asentamiento —rendimientos en trabajo de los colonos, entrega del material por las autoridades—.

2. Veamos ahora una información relativa a la capacidad de las naves: junto a las clásicas embarcaciones fenicias, griegas, etruscas o púnicas, que admitían una carga relativamente modesta, el mundo antiguo conoció también lo que algunos autores han denominado de forma anacrónica “grandes trasatlánticos”. Un exponente destacado de los mismos fue la nave bautizada con el nombre de la “Siracusana”, gigantesco barco mandado construir por Hierón de Siracusa y que contaba con una tripulación de varios cientos de marineros. La nave parece haber estado fundamentalmente dedicada al comercio, pues se nos dice que almacenaba 60.000 medidas de trigo, 10.000 vasijas de *garum* siciliano, 20.000 talentos de lana y 20.000 de otros fletes⁷. El armador de la nave era el propio Hierón, de modo que el *nauclero* que viajaba siempre con la “Siracusana” debe ser considerado como un prepósito del tirano para los asuntos económicos y administrativos⁸. De ahí que cuando alguien quiera reflexionar (actividad no demasiado frecuente) sobre el tráfico mercantil marítimo de época helenística en ciertas zonas del Mediterráneo, será conveniente no perder de vista estos datos sobre los grandes cargueros que, en un solo ataque, podían retirar de puerto todas las mercancías acumuladas en un año y/o abastecer con creces de todo cuanto precisaran a comunidades de tamaño medio.

3. El conocimiento de las prácticas religiosas y mágicas nos evitará asimismo emitir conclusiones precipitadas acerca de hechos que carecen por completo de la dimensión económica que algunos equivocadamente les atribuyen. Hace ya tiempo me refería a la existencia de una costumbre piadosa de los navegantes griegos consistente en derramar una libación de vino por la borda del navío cuando iniciaban una travesía; y así, quienes seguían el trayecto Neapolis-Alejandría vertían la libación a la salidad del golfo de Nápoles, frente a un templete de Atenea que más tarde fue conocido con el nombre de *promunturium Minervae*. Por esta razón, los hallazgos fortuitos y sin contexto de cerámica destinada a transportar vino que se han producido en las cercanías de los cabos, las caletas y las golas de las rías o de los puertos han de ponerse en relación con esta tradición de los antiguos marinos y no sirven como indicadores para inferir noticias acerca de los cargamentos habituales en una ruta ni de la procedencia étnica de los mismos, puesto que se trataba de simples con-

7. Ateneo V 207 f-208 b-e.

8. Sobre el funcionamiento de la “Siracusana” a efectos náuticos y comerciales véase el trabajo de J. ROUGÉ, «La justice à bord du navire», *Studi in onore di Edoardo Volterra*, III, Milano, 1971, 175-177.

tenedores de las especies de la ofrenda que, al terminar la breve ceremonia, fueron arrojados al mar, lo cual significa que los barcos de donde salieron no poseían necesariamente la nacionalidad del lugar de fabricación del vino ni transportaban (en sus viajes de exportación o de importación) ánforas, sino cualquier otro producto⁹.

4. Más curiosa resulta aún la función que debemos conceder a un útil material muy conocido, la piedra de moler. La presencia entre los hallazgos submarinos de estas muelas ha sido calificada sin más como indicio del comercio de tales instrumentos e, indirectamente, de la vitalidad de la producción agrícola en ámbitos coloniales concretos. Sin embargo, el hecho de que sólo aparezca la parte superior del molino manual (ῥοϋς/*catillus*), que estaba perforada por el centro, induce a pensar que estas piezas actuaban como un tipo muy especial de lastre, puesto que el hombre antiguo sostenía la creencia en la capacidad mágica de la muela para repeler las temibles inclemencias atmosféricas, y no es preciso insistir en el arraigo de las supersticiones entre las gentes del mar y en la gran cantidad de amuletos y tabúes que se verificaban durante las travesías¹⁰. Las muelas (valían incluso las rotas o deterioradas), atadas de tramo en tramo junto a las bordas, actuaban únicamente como un amuleto defensivo que guardaba y lastraba los navíos¹¹; si excluimos al ejemplar que pudiesen manejar los marineros para preparar el rancho, estas piedras no revisten aquí la consideración económica que aparentan¹².

No voy a trazar por tanto listas y catálogos de los materiales arqueológicos fenicios y griegos encontrados en la Península ni a glosar las excavaciones de los distintos asentamientos, y mucho menos a describirlos uno por uno, para quedarme después en la epidermis de los fenómenos económicos. Con semejante bagaje me atrevería a decir que muy poco se ha avanzado en los últimos veinticinco años, pues nada nuevo han aportado al conocimiento de la economía de la colonización fenicia y griega quienes “se construyen, para su uso particular, una Antigüedad convencional que no posee ninguna realidad”¹³. Procuraré en cambio, manteniéndome dentro de una visión global y realista de la colonización, señalar qué puntos se han beneficiado de más avances, cuáles son actualmente las líneas mejor orientadas en la valoración de la economía colonial y en qué facetas se percibe una renovación respecto a los anquilosados planteamientos anteriores, aunque asimismo insistiré en qué terrenos

9. F.J. FERNÁNDEZ NIETO, «Griegos y colonización griega en la Península Ibérica», en F. Chaves Tristán (ed.), *Griegos en Occidente*, Sevilla, 1993, p. 142.

10. El principal era el coral. Véase D. WACHSMUTH, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΩΝ. *Untersuchung zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen*, Diss. Berlin 1960, Berlin, 1967, pp.

11. Vid. F.J. FERNÁNDEZ NIETO, «El uso mágico de las muelas (con una referencia a la arqueología española)», *Arse* 28-29 (Homenaje a D. Fletcher Valls), 1994-5, pp. 109-116, pp.

12. Y es que, *strictu sensu*, su único valor económico deriva del hecho de que satisfacen una necesidad distinta a su aplicación original y de naturaleza supersticiosa, lo que explica que las piezas rotas o inutilizadas pudiesen mantener todavía un precio de intercambio, por pequeño que fuese.

13. Tal vez hayan aportado mucho al conocimiento de los procesos internos de desarrollo y transformación de las sociedades indígenas de la Península, pero eso no es ahora de nuestra incumbencia.

sería conveniente profundizar a fin de que, en un futuro, obtengamos un entramado más coherente con la vida económica y mercantil de los colonizadores tal como se deduce por los datos obtenidos en el resto del Mediterráneo (y por las analogías pertinentes).

DEMOGRAFÍA, TERRITORIOS Y RECURSOS

El sustrato material sobre el que se desenvuelve la actividad humana admite medir con métodos y cálculos aproximados la capacidad de un territorio para albergar al hombre, sujeto de la economía, y los límites máximos de ocupación. Las estimaciones efectuadas para asentamientos fenicios de tamaño medio indican que en la segunda mitad del siglo VII aumenta el área de algunas colonias; el Castillo de Doña Blanca (en el Puerto de Santa María, considerado un yacimiento gemelo de Gades) alcanza una extensión de ocho hectáreas y estaría ocupado por una comunidad de 1.000 a 1.200 habitantes aproximadamente. El poblado de Toscanos, en la desembocadura del río de Vélez, abarcaba un área de entre doce y quince hectáreas y pudo contener a un grupo bastante similar al anterior, formado por 1.000 a 1.500 habitantes. Otros asentamientos de menor tamaño debían contar, aproximadamente, con la mitad de población. Casos especiales pudieron haber sido la ciudad de Ibiza y la ciudad de Guardamar del Segura, cuya área de asentamiento y otros factores internos (necrópolis) sugieren que tal vez la población podría más que duplicar las cifras estimadas para otros lugares. Sobre Gades no hay forma de efectuar cálculos demográficos, aunque todas las fuentes obligan a considerarla la mayor ciudad fenicia del extremo occidente, lo que significa sin duda que pudo fácilmente albergar por encima de los diez mil habitantes.

Respecto a las colonias griegas (Ampurias y Rosas) no se han efectuado demasiados cálculos orientativos, aunque a efectos comparativos convendría tener en cuenta tanto la configuración del área urbana como la capacidad del territorio controlado para subvenir a las necesidades de esa población y las opciones para abastecerse desde fuera. En efecto, cuando disponemos de cifras algo fiables se comprueba que existieron diferencias, en función de varios parámetros. Una isla como Amorgos, de 124 kilómetros cuadrados, sólo podía acoger una población total de entre 2.400 y 3.200 habitantes; mientras que Egina, con sólo 85 kilómetros, tuvo entre 2.000 y 2.500 ciudadanos (una población, por tanto, de 8.000 a 10.000 habitantes incluyendo a todo el grupo familiar, más un número indeterminado de esclavos). En cambio, ciudades como Mégara y Corinto, la primera con 470 kilómetros y la segunda con 900, tuvieron respectivamente en época clásica 40.000 (la mitad ciudadanos, la mitad esclavos) y unos 85.000 habitantes (sesenta mil esclavos).

En el caso de Marsella, para época de César la población de ciudadanos y sus familias se estima en una cifra de entre 14.000 y 20.000 personas, lo que sumando otros grupos arrojaría un total de 18.000 a 25.000 habitantes. Eso significa que al comienzo de la fase colonial (VI-III a.C.) estas cifras deberían reducirse, en ciertos momentos tal vez hasta la mitad, pues comparadas con las de la Edad Media, cuando

el área urbana estaba aún dentro de límites parecidos a los de la ciudad antigua, la población habría sido de unos 25.000 habitantes a finales del XIII, bajando hasta diez mil el siglo siguiente a causa de las epidemias y remontando paulatinamente hasta los 15.000 a comienzos del siglo XVI. Teniendo como referencia el caso de Marsella y cuanto conocemos de las restantes *apoikías* griegas del sur de Galia y Península Ibérica, cabe suponer que el potencial demográfico de estas otras colonias (caso Ampurias) pudo llegar, como máximo, a una cuarta parte de la cifra estimada para Marsella. Tendríamos, pues, que los niveles demográficos de las colonias y factorías semitas y griegas establecidas a lo largo de las costas hispanas hasta el Estrecho fueron relativamente bajos, equiparables a los que se dan, por ejemplo, en extensas áreas del Mar Negro, aunque no cabe duda de que existió además una población flotante de mercaderes y agentes comerciales que vivieron integrados con la población indígena en numerosos poblados o ciudades (por ejemplo, en Sagunto) con régimen autóctono.

Otro de los elementos necesarios para la evaluación de los fenómenos económicos es el conocimiento de los espacios/territorios que generan los bienes, a fin de establecer una geografía de la producción y de la circulación de los productos, así como de su consumición. No hay duda de que las riquezas naturales del subsuelo fueron objeto de demanda y explotación por parte de los colonizadores, como se ha repetido incesantemente, aunque conviene exponer dos matizaciones. En primer lugar, el papel excesivamente sobreestimado que se ha concedido a la captación de metales (oro, plata, cobre, estaño, hierro, plomo) en la Península por parte de fenicios y griegos, a los que se responsabiliza de la puesta en explotación de los principales yacimientos. Como a esta tendencia maximalista se le oponen ya los debidos y fundamentados reparos en la ponencia sobre la metalurgia que figura en las actas del coloquio, basta con remitir a dichas páginas¹⁴. Los metales formaron parte, sin duda, de las mercancías habitualmente adquiridas (y previamente transformadas, aunque no siempre), pero no fueron ni las únicas ni, según las circunstancias, las más valiosas económicamente (no confundir valor con precio). En segundo lugar, debe insistirse en el aprovechamiento por los colonizadores de otros productos minerales que se aplicaban en la construcción o en procesos industriales y que obtuvieron demanda en todo el Mediterráneo, por lo que es lógico pensar que también interesaron en los mercados occidentales; entre ellos se hallan diversas clases de piedras y de mármoles (sin olvidar la pizarra y el basalto), la piedra pómez, el ocre y el almagre (producto muy solicitado, que generó incluso monopolios), las arcillas. También la cal, después de la cocción de la piedra en hornos, adquiría la condición de mercancía.

Sin embargo, en los últimos tiempos está por fin imponiéndose la idea de que debemos conceder también una entidad económica en el marco de la colonización a otra serie de artículos, en concreto a los productos agrícolas y ganaderos y a las explotaciones marinas, pues hoy en día se abandona ya la antigua idea, al menos para

14. Vid. D. PLÁCIDO, J. SÁNCHEZ-PALENCIA, A. OREJAS, M. D. FERNÁNDEZ-POSSE, «Minería y metalurgia. De la protohistoria a la España romana», en este mismo volumen, pp. 263-298.

el caso de la colonización fenicia, de que las fundaciones de asentamientos responden sólo a criterios de expansión comercial. En efecto, las colonias fenicias situadas en el arco oriental y meridional de la costa andaluza parecen haberse instalado a efectos sobre todo de controlar el territorio agrícola desde unidades dispersas de explotación, y sólo secundariamente perseguirían intereses mercantiles¹⁵. De todos modos, la mayor parte de la agricultura colonial no parece orientada al intercambio, sino más bien a abastecer a la población local, por lo que tampoco conviene exagerar el papel de la multiplicación de los excedentes de cultivo. Los principales productos agrícolas comercializados por fenicios y griegos —no sólo en dirección a Sicilia, Italia y Norte de Africa, para su posterior redistribución, sino también a escalas de comercio local entre núcleos secundarios de la propia Península y de las islas— fueron los cereales, el vino y el aceite. Estos dos últimos artículos fueron fundamentales en numerosos procesos de intercambio arcaico, y constituyeron a veces una mercancía/moneda en la época más remota de la colonización. La vid llega ya a la Península, al sur de Andalucía, en el siglo VIII (Torre de Doña Blanca) de la mano de los fenicios, y debió de estar en explotación a efectos comerciales desde el siglo VI, como se deduciría de los lagares que funcionaban junto a Denia (Alto de Benimaquia), en donde la producción parece que sobrepasa el nivel del autoconsumo, de manera que el excedente podría hallarse orientado a la venta¹⁶. También algunos de los cultivos bien trabajados y extendidos por los colonizadores, como las leguminosas (el garbanzo, por ejemplo, se documenta asimismo en la Torre de Doña Blanca; los guisantes en el Cerro del Villar; las judías y las habas debieron también implantarse), y una serie de frutas secas apreciadas por los semitas y los griegos (higos, almendras, uvas) que fueron recolectadas y consumidas en la Península, entrarían a menudo a formar parte de los fletes comerciales. Y es probable que ya algunas fibras textiles o de cordelería de origen vegetal, como el lino, el esparto y el palmito, que podían hallarse en estado salvaje o bien cultivarse, diesen lugar a productos manufacturados (velas, cordeles, sogas, maromas, cestas) que fueron utilizados copiosamente para las necesidades de la navegación y del almacenamiento, como indican algunas fuentes antiguas (con especial referencia a la calidad de los que procedían de la Península Ibérica), y que se generaría un comercio estable de los mismos, sobre todo en los puntos de

15. Sobre este aspecto son provechosas las siguientes aportaciones, en donde se remite a la bibliografía anterior: B. COSTA, «El proceso de ocupación y explotación del territorio rural en la Ibiza fenicio-púnica. Algunas hipótesis», en *L'Africa romana. Atti del XII convegno di studio. Olbia, 12-15 dicembre 1996*, II, Sassari, 1998, pp. 839-862; J. ALVAR, «La economía fenicia en la Península Ibérica» e «Irradiación colonial y explotación agrícola del territorio», capítulos XXVI y XXVII (pp. 371-381) del libro tripartito J.M. BLÁZQUEZ, J. ALVAR, C.G. WAGNER, *Fenicios y cartagineses en el Mediterráneo*, Madrid, 1999.

16. Vid. J. M. BLÁZQUEZ, «Importación de alimentos en la Península Ibérica durante el primer milenio a. C.», en J. MORILLA, J. GÓMEZ-PANTOJA, P. CRESSIER (eds.), *Impactos exteriores sobre el mundo rural mediterráneo. Del Imperio Romano a nuestros días* (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Serie Estudios nº 137), Madrid, 1997, pp. 23-59.

embarque¹⁷. Cabe sospechar, por último, que la madera de algunos árboles (encina, pino, cornejo), cuya valía fue alabada por los primeros romanos que pisaron la Península, era ya objeto de comercio en los siglos anteriores.

La explotación de los recursos del mar constituyó, probablemente, una de las fuentes más saneadas de su dedicación económica, puesto que se trataba de una actividad cuyo control y aprovechamiento convenía muy bien a los niveles técnicos de pesca tanto de los fenicios como de los helenos. La salazón de pescado y sus derivados (conservas, salsas) estuvo destinada primero al consumo local, pues la mayor parte de las pequeñas instalaciones de los colonos atendían ante todo los valores de uso para la subsistencia, pero lo cierto es que esta industria generaba tal cantidad de excedentes¹⁸ con un precio tan atractivo en el mercado internacional mediterráneo que se erigió en uno de los dos o tres productos mayoritarios de exportación. Resulta sobradamente conocida la presencia de numerosas pesquerías y atunaras, regularmente repartidas en las zonas de influencia fenicia de todo el sureste peninsular y alrededores del Estrecho, en donde se elaboraban estas manufacturas que luego se exportaban como mínimo hasta la propia Grecia continental y Asia Menor¹⁹. Sin embargo también los griegos destacaron en la preparación de estas elaboraciones alimenticias y, aunque ninguna fuente lo afirme directamente, es muy probable que bastantes conservas hispanas de pescado que llegaban hasta Grecia no fuesen de origen feniciopúnico, como siempre se supone, sino que hubiesen sido elaboradas en las colonias y factorías griegas (o de influencia netamente griega) del sur de Galia y costa de Cataluña. Sabemos que Marsella poseía un gran número de barcas de pesca que laboraban tanto en los estanques y albuferas interiores como en las inmediaciones de la desembocadura del Ródano, y que las capturas de la flota (incluido el atún) servían de base a conservas de pescado fabricadas con la sal obtenida en el delta del río; fue una actividad relativamente lucrativa, que empleó a bastante mano de obra²⁰. Estrabón (VI 1, 1 [C 252]) cita también las salazones de pescado de Velia, otra ciudad fundada

17. C. ALFARO GINER, *Tejido y cestería en la Península Ibérica. Historia de su técnica e industrias desde la Prehistoria hasta la romanización* (Bibliotheca Praehistorica Hispana, vol. XXI), Madrid, 1984, pp. 54-56; 62-64 y 185-196. También se comercializaba la semilla del lino.

18. Gracias, sin duda, a la abundancia de ciertas familias de peces en las cercanías de los asentamientos y a su buena posición en la ruta migratoria de otros pescados, como los atunes. Pero a ello debe añadirse el conocimiento y práctica de algunas artes de pesca —palangre, recintos de redes fijas o móviles (jábegas), almadrabas— ya desarrolladas en la Antigüedad y que todavía perduran. Aprovecho para señalar que carecemos de estudios en profundidad sobre el mundo y la economía de la pesca fluvial y marítima en los primeros tiempos de la Península Ibérica, si exceptuamos lo que se ha escrito sobre salazones, aunque desde hace tres años que D. Miguel García está realizando, bajo mi dirección, una tesis sobre el particular.

19. Véase M. PONSICH y M. TARRADELL, *Garum et industries antiquae de salaison dans la Méditerranée occidentale* (Bibliothèque de l'Institut des Hautes Études Hispaniques, Fasc. XXXVI), París, 1965; M. PONSICH, *Aceite de oliva y salazones de pescado. Factores geo-económicos de Bética y Tingitania*, Madrid, 1988.

20. M. BATS, «Définition et évolution du profil maritime de Marseille grecque (VI^e-I^{er} s. av. J.-C.)», en *L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours. II. La mer comme lieu d'échanges et de communication* (VI^{èmes} Rencontres Internationales d'Archéologie et d'Histoire d'Antibes, Octubre 1985), Valbonne, 1986, p. 45.

por los focenses; y sospecho que la embarcación comprada (¿o alquilada?) a los ampuritanos y denominada *akation* que se menciona en el plomo de Pech Maho, más que una chalana o batea destinada al transporte, pudo quizá ser una pequeña barca de pesca²¹. Por todo ello cabría imaginar que Ampurias contó también con especialistas en esta industria y que desde sus muelles se expidió a menudo esta mercancía.

Los otros tres lucrativos productos obtenidos del mar fueron los tintes, la sal y el coral. La explotación de la púrpura, sobre todo por parte de los fenicios en las costas de Andalucía y en las islas Baleares, está ya lo suficientemente documentada como para reconocer que gozó de importante dedicación²². Las especies explotadas fueron tanto las dos variedades de la *purpura* como las tres del *murex*, a las que se sometía a un proceso bastante largo y costoso, en particular porque para elaborar cantidades no muy grandes de tinte eran necesarios miles de moluscos, lo cual explica el alto precio que esta apreciadísima tintura alcanzaba en todos los mercados, ya que existía una demanda constante de púrpura para teñir determinadas prendas del vestido requeridas por las imposiciones sociales. La transformación del tinte era llevada a cabo en talleres adecuados por mano de obra experta. Es probable que también fuese explotado el tinte extraído de un líquen marino, el *fucus* u orchilla de mar, con el que en los sectores orientales del Mediterráneo se daba un color rojo violeta a los paños de lana.

Tanto para una serie de tratamientos técnico/químico/industriales (tintes, preparación de cueros, drogas) como para la conservación de alimentos (salado de carnes y pescados) y de la salud corporal, la sal constituía un elemento imprescindible, y no cabe duda de que fue cosechada por los colonizadores a través de salinas de mar a lo largo de toda la costa hispana y en las Baleares; sucede, sin embargo, que la provisión de sal se hallaba sujeta a numerosos factores, por lo que en ausencia de testimonios elocuentes no merece la pena que perdamos el tiempo en conjeturas arbitrarias. Hay que saber, por ejemplo, que para muchas necesidades no hacía falta la sal en grano, sino que se empleaba directamente el agua de mar; en segundo lugar, que la instalación de salinas no era posible en todos los puntos de la costa, y que el aprovisionamiento de la salmuera estaba sujeto a varias dificultades técnicas, y esto influía en que durante la temporada de explotación se lograsen más o menos barridos de sal en las balsas (puesto que la salmuera había pasado más tiempo en los recocederos); era esencial asimismo la climatología a la hora de obtener un cierto número de barri-

21. La interpretación como chalana o batea propuesta por H. van EFFENTERRE y J. VELISSAROPOULOS-KARAKOSTAS, «Une affaire d'affrètement. A propos du "plomb de Pech Maho"», *RHDFE* 69 (1991), p. 219, se fundamenta sólo en el hecho de que la zona en donde debía operar el navío forma un estuario no muy profundo; pero no debe olvidarse que este *akation* fue comprado en Ampurias y que nada obsta para que fuese bien un pequeño barco para el comercio de cercanías (de playa), bien un barco de pesca como los usados por Marsella en albuferas y estanques (lo que no debía ser mala inversión).

22. Cf. C. ALFARO GINER, *op. cit.*, pp. 214-221; EADEM, «La teinture de draps dans les provinces romaines du nord de l'Afrique», en *L'Africa Romana. Atti dell' XI Convegno di studio. Cartagine, 15-18 dicembre 1994*, Sassari, 1996, pp. 823-836.

dos al año, es decir, a mayor intensidad de evaporación mejores cosechas; y por último hay que contar con un factor que se olvida siempre, y es que la sal procedente de las salinas del interior de la Península alcanzaba sin duda, a través de rutas mantenidas desde siglos, determinados puntos de la costa para su ulterior comercialización (por ejemplo, la sal del dominio céltico de la meseta llegaba hasta Sagunto junto con otras mercancías)²³. Lo cierto es que las fuentes hablan de que la sal circulaba como una mercancía más en todo el Mediterráneo, y a veces pudo ser cargamento único para recorridos específicos (actúa también como lastre para no ir de vacío), aunque su comercialización debió restringirse a viajes cortos para abastecer núcleos secundarios, no a largos recorridos (pues así sucede en otras partes, y porque la existencia de otras salinas en el área de las distintas escalas dentro de las rutas largas desaconseja económicamente el traslado). Sobre el coral, con el que se componían joyas y colgantes empleados por toda clase de personas (y sobre todo por las gentes del mar) como amuleto al que atribuían grandes virtudes, no hará falta insistir²⁴; fue explotado por fenicios y griegos, más tarde por los romanos, en todas las costas del mar Mediterráneo, y también crece un coral de calidad en la plataforma meridional de la Península.

Recordemos ahora los productos de origen ganadero. Las cecinas o salones de bóvidos, ovicápridos y porcinos eran una de las cargas frecuentemente llevadas a Grecia y Oriente desde el Mar Negro, y a ello debe unirse el comercio de pieles curtidadas procedentes de los territorios escitas, pieles que tenían luego numerosas aplicaciones (en la agricultura y en el ejército), y de la lana. No hay menciones concretas a la salida de tales productos desde la Península Ibérica, que podrían dirigirse sobre todo a los mercados del Mediterráneo central, pero desde luego los territorios del hinterland de las instalaciones coloniales cumplían, a lo largo de toda la costa, las dos condiciones esenciales para su elaboración: existencia de una ganadería estable y numerosa, que en ciertos casos arribaba desde el centro siguiendo prácticas trashumantes, y abastecimiento suficiente de sal gracias a la explotación de manantiales y lagunas salinas desde Cataluña y Aragón, pasando por Alicante, Albacete y Jaén, hasta

23. Vid. F.J. FERNÁNDEZ NIETO, N. MORERE MOLINERO, C. ALFARO GINER, *Le sel chez les celtes hispaniques: le cas de la Celtibérie*, en *Atti del IV Congresso Internazionale della Commissione Internazionale di storia del sale. Quartu Sant'Elena, Cagliari, 10-13 settembre 1998* (en prensa). Como intuyo que más de un lector se habrá preguntado ya, antes de leer la nota, para qué hace falta traer sal del interior si la había en la costa, debo advertir: 1. Que no en todas partes era factible instalar salinas, por impedirlo las condiciones del litoral. 2. Que los antiguos distinguían muy claramente entre distintas calidades de sales y que les atribuían efectos distintos, estando persuadidos de que un tipo era más adecuado que otros (o incluso que era el único) para lograr ciertos objetivos (en la religión, en la magia, en la medicina humana y veterinaria, en la conservación de alimentos, en procesos técnico-químicos). Sumadas todas las cantidades que la gente acumulaba de "sales con denominación de origen", aun siendo relativamente pequeñas, la repercusión sobre el centro proveedor se traducía en una demanda alta y constante y en un comercio de suficiente entidad.

24. Cf. S. SELIGMANN, *Die magischen Heil- und Schutzmittel aus der unbelebten Natur, mit besonderer Berücksichtigung der Mittel gegen den bösen Blick. Eine Geschichte des Amulettwesens*, Stuttgart, 1927, pp. 200-205.

las provincias de Granada y Cádiz. Cabe presumir además que al menos uno de estos productos (porcino salado) llegaba desde la Celtiberia interior hasta la ciudad de Sagunto y la costa levantina y que pudo estar destinado no sólo al consumo por parte de la población local, sino también a la exportación como artículo de valor²⁵. Partidas de lana pudieron ocasionalmente visitar las bodegas de las naves de carga fenicias y griegas.

Finalmente, no es arriesgado suponer que desde colonias y factorías se traficó igualmente con unas cuantas manufacturas de fabricación indígena: piezas locales de orfebrería, algunas armas selectas, frenos y jaeces, objetos delicados de hueso y madera, piedras/amuleto (azabache, ceraunias), algunas cerámicas decoradas, telas y prendas de vestir no excesivamente bastas²⁶. Naturalmente, también los colonizadores llegaban a la Península con cargamentos que luego vendían o intercambiaban tanto desde los cuatro o cinco emplazamientos con buen puerto (Ampurias, Sagunto, Ibiza, Malaca, Gades) como a través de núcleos autóctonos secundarios, en donde se valdrían de las redes mercantiles preexistentes para que las manufacturas llegasen, al menos, a las poblaciones indígenas que ejercían como “comunidades de paso” hacia mercados del interior; es posible asimismo que desde una serie de pequeñas factorías situadas cerca de bocas fluviales irradiase un comercio al por menor que instituía mercados eventuales en algunas ensenadas y playas. Estas relaciones comerciales, una vez alcanzada la Península, tomaban indistintamente el sentido de norte a sur o de sur a norte, de manera que muchos productos traídos por los griegos, después de su almacenamiento y redistribución en Galia y Cataluña, seguían camino hacia el sector feniciopúnico meridional y las Baleares, y otros traídos por los semitas salían luego desde el Estrecho o las islas en dirección al Ebro y al golfo de Lyon.

La mayoría de los productos antes mencionados llegaron también desde la cuenca oriental mediterránea en los primeros tiempos de la colonización para facilitar la instalación de las distintas comunidades de ambos orígenes, eliminándose algunos cuando podían ser reemplazados por la industriiosidad local; a ello habría que añadir algunas clases de instrumental (agrícola, naval, de construcción), piezas de vehículos, semillas y plantones, y bastantes artículos de lujo, que nunca dejaron de importarse para las clases acomodadas trayéndolos desde los centros productivos originales, como podrían ser joyas y aderezos, bronces, vasos de alabastro y de otras piedras duras, huevos de avestruz, perfumes y ungüentos, especias, drogas y medica-

25. La acumulación en varias viviendas del poblado de El Palomar —situado en la zona de Molina de Aragón (Guadalajara) y junto a la arteria comercial que conducía a Sagunto (por la que circulaban productos desde la costa a la Meseta y viceversa)— de gran cantidad de restos óseos de pernils, que serían un depósito de excedentes cárnicos ya salados reservados como mercancía, me parece capaz de sustentar la hipótesis: *vid.* J.A. ARENAS ESTEBAN, «Contactos entre el oriente meseteño y levante en los albores de la Edad de Hierro», en F. Villar y F. Beltrán Lloris (eds.), *Pueblos, lenguas y escrituras en la Hispania prerromana* (Acta Salmanticensia. Estudios Filológicos, 273), Salamanca, 1999, p. 85.

26. Eneas Táctico (*Pol.* XXIX, 5) testimonia que los vestidos, transportados en cajas, eran una mercancía habitual que debía ser registrada por los *elimenistas* a efectos de pagar las tasas de puerto.

mentos, vinos de fama, pieles exóticas, textiles valiosos²⁷. También se traficó, naturalmente, con cerámicas, pero su significado en el terreno económico ha sido totalmente desorbitado por la sencilla razón de que es el resto arqueológico más durable y no puede quejarse ante las deformaciones a que se ve sometido, hasta el punto de que las sufridas importaciones de cerámica ática siguen siendo el eje sobre el que muchas personas hacen girar toda su particular historia convencional de la colonización. Como esa tendencia sigue teniendo sus adoradores, resulta imprescindible repetir textualmente las consideraciones expuestas en una reciente obra sobre el mundo feniciopúnico: “sólo algunas de las mercancías han llegado hasta nosotros en el registro arqueológico, como las ánforas y cerámicas registradas en contextos arqueológicos fenicios occidentales, y nos permiten conocer algunos aspectos de este comercio. Sin embargo, el hecho de que sea la cerámica un producto que se suele conservar frente a otros productos orgánicos o perecederos, acentúa la extendida creencia entre los arqueólogos de que el comercio antiguo se componía mayoritariamente de cerámica y que determinadas producciones como las griegas eran productos de lujo. Nada más lejos de la realidad: la cerámica por sí misma no tenía apenas valor económico, su relación con respecto a la plata o el oro era ínfima, y los precios de los vasos griegos que actualmente se consideran de «lujo» eran bajísimos, de suerte que ningún barco tenía como principal cargamento la cerámica. Los vasos cerámicos, fueran o no decorados, acompañaban como mercancía de relleno cargamentos que solían estar compuestos de metales como hierro, cobre, plata u oro; productos agrícolas como trigo, aceite, vino, etc., o perfumes, telas y otros muchos productos manufacturados. Por lo que se sabe a partir de los grafitos y marcas conservadas en vasos griegos, nunca viajaban en un mismo cargamento grandes cantidades de cerámica, sino reducidos grupos de 30 ó 60 vasos. Las cerámicas pueden orientarnos sobre algunos aspectos del comercio antiguo, pero no bastan por sí solas para conocerlo”²⁸. Hacía mucho tiempo que no leía palabras tan sensatas. Lo mismo cabe decir sobre el frecuente abuso, recientemente señalado, de establecer la existencia de “corrientes comerciales” como líneas estables a partir de vagos hallazgos de cerámica que no poseen significación real²⁹.

Un trabajo ejemplar en la economía de la colonización fenicia. La inserción de los comentarios que siguen sobre una investigación reciente pretende simplemente mostrar cómo los estudios profundos y concienzudos de carácter sectorial con una visión histórica abierta a todo el mundo antiguo nos procuran infinitos más resultados sobre aspectos importantísimos de la economía colonial (implicaciones

27. Por ejemplo, los finos vestidos de mujer datables en el siglo V que fueron hallados en una tumba de Gades podrían haber sido importados: *vid.* C. ALFARO GINER, «Fragmentos textiles del sarcófago antropomorfo femenino de Cádiz», *Homenaje al Prof. Martín Almagro Basch*, II, Madrid, 1983, pp. 281-289.

28. J.L. LÓPEZ CASTRO, *Hispania poena. Los fenicios en la Hispania romana (206 a.C.-96 d.C.)*, Barcelona, 1995, pp. 68 s.

29. M. GRAS, «Les grands courants commerciaux. Époques archaïque et classique», en *La Magna Grecia e il mare. Studi di storia marittima*, a cura di F. Prontera (Magna Grecia, 10), Tarento, 1996, pp. 121-137.

entre el medio, las técnicas y las explotaciones económicas) que el seguir dando vueltas, día tras día, a los tópicos habituales heredados de antiguo. El trabajo en cuestión se centra en el estudio de un resto material que en principio podría parecer poco significativo para el tema, a saber, las puntas de flecha de bronce halladas en Ibiza, y que sin embargo permite extraer excelentes conclusiones económico-sociales de todo orden que trataré de resumir³⁰. Ambos autores han estudiado los moldes de fundición conservados, han realizado análisis metalográficos y han efectuado la clasificación tipológica de 128 ejemplares de puntas de flecha, que comparan con las procedentes de otros enclaves feniciopúnicos de la Península Ibérica (Andalucía, región de Murcia/Alicante), logrando determinar la existencia de hasta 30 tipos, de los que se traza su distribución geográfica y su cronología (siglos IX-V a.C.).

Debe destacarse, en primer lugar, la importancia de esta investigación para el conocimiento de un aspecto técnico/económico relativo al armamento, en concreto las características del arco usado por los colonos. Efectivamente, las puntas son prácticamente el único testimonio que sobrevive de este útil complejo. Informaciones sobre los astiles de las flechas se obtienen de las puntas, y por el peso de la misma cabe calcular la longitud de la flecha, la potencia del arco y la distancia de tiro. La mayor parte de los treinta tipos ibicencos de punta de flecha estudiados tuvieron su origen entre los escitas, los sacas u otras poblaciones nómadas de Asia, pero las hay también concebidas en otros lugares: un tipo podría derivar de Europa central, otro de Grecia, otro de Asia Menor o de Egipto, mientras que unos cinco podrían ser de producción local. Ahora bien, la presencia de los tipos foráneos no debe explicarse en el sentido de que las puntas fuesen importadas, sino más bien que lo fueron los moldes para fabricarlas, o que se produjo un desplazamiento de artesanos o una transferencia tecnológica. Como quiera que sucediese, la operación la patrocinaron esencialmente los fenicios, en el caso de los tipos antiguos, y los cartagineses (a través de la escala en el puerto de Cartago) para el caso de los tipos más recientes. Los griegos sólo pudieron ser intermediarios, en rigor, para dos tipos. Por otra parte, es lógico pensar que las puntas de flecha fueron introducidas al mismo tiempo que los arcos que se utilizaban comúnmente con ellas, es decir, el arco compuesto formado por varios elementos asociados (por ejemplo, madera y cuerno). Éste es el arco del que se servían fenicios y púnicos, y ellos son los que debieron traerlo consigo, pues es conocido que entre los indígenas de la Península, como sucedió en varias comunidades del Mediterráneo, fue un arma que no encontró aplicación. A su vez, las formas concretas de las puntas suministran valiosos datos sobre el arco en sí. Las formas de hoja larga y afilada —que no aparecen en Ibiza— se usaban para herir un cuerpo desprotegido; las formas de lámina más corta, para traspasar vestidos, y las de punta pequeña y maciza eran capaces de horadar armaduras. De estos dos últimos tipos son todas las ibicencas.

30. J. ELAYI y A. PLANAS PALAU, *Les pointes de flèches en bronze d'Ibiza dans le cadre de la colonisation phénico-punique* (Supplément n° 2 à *Transeuphratène*), París, 1995, pp. 223-25.

Podría alegarse, pese a todo, que esas puntas no tuvieron funciones prácticas, sino de otro orden, aunque veremos que no es así. Se ha mantenido por algunos estudiosos (Pippidi, Berciu, González Wagner) que tales puntas tendrían un valor de dinero, como objeto de cambio. Verdaderamente, antes de la divulgación de la moneda algunas armas metálicas o partes de armas sirvieron como elementos premonetales para facilitar los intercambios, e incluso pudieron compartir un valor utilitario y otro dinerario. Sin embargo, no hay ningún testimonio de esta costumbre en la Península Ibérica y existen varios datos que invalidan la hipótesis: las puntas de Ibiza son todas funcionales y presentan huellas de su empleo; no hay rastro de ellas en varios yacimientos fenicios (Chorreras, Cádiz, Morro de Mequitilla, Cerro del Villar), mientras que siempre aparecen en contextos marcadamente guerreros. La hipótesis de que las puntas son elementos votivos sólo podría apoyarse para la coyuntura de tres depósitos concretos (en Cádiz, Cástulo y provincia de Murcia), pero no para el caso de los hallazgos de Ibiza y los habidos en otros asentamientos de Andalucía. Por último, la hipótesis de la caza, que concentraba hasta hoy el mayor número de partidarios, encabezados por Gómez Bellard, tampoco puede aplicarse a las puntas de Ibiza. En primer lugar, porque estas flechas no eran apropiadas para la caza menor, y sí para la mayor, e Ibiza solamente contó con una especie de cabra, parecida a la del Pirineo (buscada como presa, pero también domesticada), cuya captura requiriese tales armas. Y, en segundo término, porque la distribución de los hallazgos se concentra alrededor de la ciudad de Ibiza y las puntas no aparecen en el resto de la isla ni, particularmente, en las zonas montañosas del interior, en las cuales vivían las cabras.

Sólo queda en pie, por tanto, la hipótesis de su aplicación al campo propio de una flecha, es decir, a la defensa o al ataque, opción que recubre la hipótesis funeraria por cuanto la identidad del difunto debe corresponder a la de arqueros inhumados con sus armas, y esta alternativa es la única viable porque además conviene tanto a la mayoría de las puntas de Ibiza como a las del resto de España. En efecto, su distribución dentro de la Península arroja el siguiente panorama: las puntas se hallan ligadas siempre a contextos relacionados con tensiones o conflictos en las vías de acceso a tres zonas que ofrecían unos recursos y unas condiciones de explotación similares. 1°. Un espacio de la Baja Andalucía, en las provincias de Córdoba y Sevilla, provisto de minas de cobre y de plomo argentífero, que llegaba hasta las instalaciones costeras feniciopúnicas de la región de Gades. 2°. La Alta Andalucía (prov. de Málaga, Almería, Jaén y Granada), en donde se hallaban los yacimientos de Cástulo y de Linares; aquí los fenicios establecieron una densa red de asentamientos, principalmente en las desembocaduras fluviales (Adra, Cerro del Prado, Cerro de la Tortuga, Cerro del Villar, Chorreras, Malaca, Morro de Mequitilla, Sexi, Toscanos, Trayamar, Villaricos), algunos de los cuales proporcionaron vestigios del tratamiento de minerales (escorias y toberas). 3°. Por último, las provincias de Murcia y Alicante y el valle del Segura, en donde radican el centro minero de Peña Negra, que producía cobre y plomo, y los yacimientos de oro, plomo, hierro y cobre del territorio de Orihuela y Santomera. La puntas aparecen así pues conectadas a tres zonas que poseen unos recursos y condiciones de explotación muy similares, y en concreto a tres grupos de instalaciones

costeras feniciopúnicas que se corresponden a la salida al mar de aquellas zonas, y se interpreta que desempeñaron un papel ofensivo/defensivo para el control de las vías de penetración hacia los distritos mineros desde el siglo VII a. C. (quizá ya algo antes) hasta el siglo IV, control ejercido primero por los fenicios y luego por los cartagineses.

El mismo esquema surge, a escala reducida, en la isla de Ibiza, en donde fenicios y cartagineses ejercieron un control análogo sobre el camino que conducía desde Sa Caleta (primer lugar en el que se establecieron), y luego desde Ibiza ciudad, hasta el yacimiento de galena argentífera de S'Argentera. Las cantidades considerables de mineral hallados en Sa Caleta y los análisis efectuados muestran que este yacimiento se explotó desde la segunda mitad del siglo VII. Y así vemos cómo un estudio minucioso, documentado, razonado y prudente de una pequeña porción del material arqueológico permite alcanzar, gracias a las diferentes conexiones con todos los demás datos, resultados históricos de gran trascendencia. Desde el punto de vista económico, interesa sobremanera comprobar que pierde nuevamente consistencia el viejo mito de los apacibles mercaderes fenicios, un enfoque que ya había sido impugnado en el caso de las ciudades fenicias de Oriente, que fueron poderosos centros fortificados que poseían buenas escuadras militares. Parece claro que en el momento de instalarse en los asentamientos, para explotar los recursos agrícolas (más ganadería y pesca) y mineros de una región, los fenicios tropezaban inevitablemente con la población local y tenían que batallar tanto para apoderarse de una parcela territorial como para afianzar el asentamiento y proteger la explotación de los recursos, dedicándose no tanto a una vasta conquista territorial como a un control de las vías o formas de acceso a tales recursos. Las puntas de flecha son por ahora un testimonio, entre otros posibles, de los combates que sin duda llevarían a cabo fenicios y cartagineses en la Península para instalar sus colonias, explotar ciertos recursos y mantener sus asentamientos.

Pero esta investigación también permite responder con mayor seguridad a dos interrogantes de carácter socioeconómico relativos al origen y filiación de los colonos. ¿Fue Ibiza fundada por los fenicios o por los cartagineses? El estudio de las flechas viene a confirmar lo que ya se sospechaba por otros materiales, a saber, que antes del período púnico clásico (ss. VI-IV) hubo una fase fenicia arcaica, que se inicia a mediados del s. VII, puesto que hay en la isla una serie de tipos certificados en el Próximo Oriente, pero no en Cartago, los cuales serían introducidos en la isla por los fenicios. ¿Y de dónde eran originarios aquellos fenicios, llegaron principalmente desde Tiro o vinieron del sur de la Península Ibérica? Si admitiésemos la idea de una fundación de Ibiza como un centro secundario creado en el siglo VII por los fenicios instalados en las inmediaciones del Estrecho, entonces esperaríamos que la difusión de las puntas de flecha partiese desde el sur de la Península y alcanzase luego la isla. Pero no sucede así, sino que hay manifiestamente siete tipos de puntas, entre los más antiguos, originarios del Mediterráneo oriental y que no han sido introducidos en territorio peninsular, sino tan sólo en Ibiza o en yacimientos continentales muy próximos a la isla. En buena lógica, eso significa que tales útiles acompañaron directamente a grupos de fenicios venidos desde la cuenca oriental, tal vez poco después de haberse fundado los establecimientos fenicios del sur de Andalucía.

ECONOMÍA Y TÉCNICA

Pero la consideración económica del fenómeno colonial no estaría completa sin una referencia, por sucinta que sea, a la introducción de nuevos factores técnicos y científicos que favorecen la marcha de la sociedad hacia distintas formas de apropiación y acumulación de los recursos. Técnica es la creación constructiva humana de artículos, aparatos, mecanismos y procedimientos usando los materiales y fuerzas de la naturaleza y aplicando leyes naturales. Los elementos técnicos imputables al impacto colonizador son de variada naturaleza y afectan a numerosos ámbitos, todos ellos con incidencia económica. De los siglos IX-VIII podrían datarse en la Península, al parecer, la difusión del torno de alfarero, la pintura sobre cerámica, la metalurgia del oro y nuevas técnicas de joyería, el trabajo del marfil y del vidrio policromo, la utilización del hierro y la aplicación de la escritura (quien controla los formas de comunicación ejerce también una posición hegemónica en lo económico). Todo lo relativo a estos procesos formaba parte de la cultura fenicia, y ésta fue, presumiblemente, su vía de introducción en la Península.

Con los colonos llegaron distintas herramientas e instrumental adecuados para los trabajos agrícolas, incluyendo seguramente la reja del arado, así como para las tareas de construcción (en particular de edificios y monumentos de piedra), entre los que fueron importantes aquellos aparatos o ingenios destinados al levantamiento y movimiento de pesos y cargas (poleas, polispastos, artefactos muy bien estudiados en los tratados antiguos de mecánica). Gracias a estos medios pudieron ejecutarse obras de ingeniería necesarias tanto para la defensa de las colonias (levantamiento de torres y otros trazados defensivos diseñados por los tratados de poliorcética, cual se detecta en Ampurias) como para su desarrollo económico (muelles y dársenas)³¹. El instrumental para el trabajo de la piedra permitió también un desarrollo notable de la escultura tanto en el ámbito colonial como en territorios indígenas contiguos. Aquí hay que reseñar también la mecánica del carro, que está representado en estelas de piedra y del que aparecen algunos restos en depósitos de objeto de bronce. Los colonos aportaron vehículos tanto de dos como de cuatro ruedas, cada una de ellas con cuatro radios, que poseen paralelos morfológicos y funcionales tanto en Chipre como en Oriente. Ya hemos señalado el hallazgo de toberas y escorias, que delatan el empleo de hornos de fundición, y más adelante comentamos algunos aspectos relativos a la introducción y acuñación de moneda. Técnicas de navegación que estaban en vigor en otras rutas llegaron también a la Península (lectura de vientos y corrientes, orientaciones astronómicas, anotación y uso del periplo como carta naval).

A la huella colonial responde el desarrollo de dos florecientes industrias, la de la púrpura y la de salazón, que debieron de generar sólidas fortunas familiares cuando

31. Ahora que se abrió en España la moda de celebrar jornadas sobre puertos antiguos y de cambiar impresiones sobre los maltrechos restos portuarios fenicios y griegos del occidente, me permito recomendar al lector de buena fe que principie por sacar provecho a las más de trescientas páginas de la extraordinaria monografía de K. LEHMANN-HARTLEBEN, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaus im Altertum* (Klio, Beiheft 14), Leipzig, 1923. Así sabrá cómo era y cómo funcionaba un puerto antiguo.

no fueran controladas directamente por el poder público (caso, en ciertas épocas, de las factorías de púrpura, que trabajaron para el Estado). La fabricación de la púrpura exigía un proceso técnico de oxidación algo complicado y la manipulación de otros ingredientes químicos; las técnicas de conservación de alimentos, en concreto la salazón de pescados, requiere también un atento proceso en función de la calidad de la carne y del tipo de pez. Probablemente también introdujeron el sistema de instalaciones salinas con balsas comunicadas, de alta productividad, aprovechando el calor solar (que hace antieconómica la obtención de sal por igniscencia, mediante ebullición prolongada de la salmuera). Tampoco sería extraño que los colonos impulsaran la elaboración de ciertas materias químicas muy apreciadas en toda la Antigüedad (cuyo comercio se certifica, por ejemplo, en los papiros egipcios), como fueron alumbre, bórax, vitriolo, sales de estaño y de cobre, todas las cuales sabemos que podían obtenerse en la Península.

Junto a las correspondientes plantas y frutales que antes mencionábamos (guisante, garbanzo, judía, almendro, quizá el granado) vendrían las nada complejas técnicas de cultivo. La llegada a la Península de la gallina fue obra de los fenicios, mientras que los griegos debieron de introducir la interesante técnica de la caza con liga (requiere conocimientos exactos para preparar el visco), que proporciona una fuente auxiliar de sustento con carnes de ave.

LA ESTRUCTURA DEL COMERCIO NAVAL

Para entender el funcionamiento del tráfico marítimo de mercancías fenicias y griegas es oportuno efectuar una serie de consideraciones basadas en comparaciones con los hechos conocidos para otras épocas, que contrastaremos con los pocos datos seguros que desde la propia Antigüedad han llegado hasta nosotros. Fue F. Melis quien señaló cómo siendo el problema del comercio marítimo uno de los más sugestivos dentro de la Historia económica, nunca suelen ponerse de relieve sus dos elementos esenciales: en primer lugar, el de la nacionalidad del acto mercantil; y en segundo lugar, la presencia de un factor accesorio o auxiliar, también llamado acto terciario, y que no es otro sino el acto de la navegación, que se halla inseparablemente unido al factor principal (que es el mercantil u operación de cambio), y que posee implicaciones tanto económicas (sistema de precios y de transporte y su repercusión sobre la formación de los costes) como de carácter técnico (duración y ritmo de los servicios)³². Comúnmente, las definiciones de nacionalidad del acto mercantil en el comercio marítimo se han realizado, añade, de forma muy simplista, asumiendo que se trata del propio acto de transporte, es decir, confundiendo lo accesorio con lo principal: una ciudad no marítima como Florencia era titular de numerosos

32. Véase F. MELIS, «Sulla "nazionalità" del commercio maritimo Inghilterra-Mediterraneo, negli anni intorno al 1400», *The Journal of European Economic History* 4 (1975), pp. 359-380 (= F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Florencia, 1985, pp. 81-101).

actos mercantiles por mar valiéndose de los servicios de naves contratadas en Venecia, en Génova o en Vizcaya. Por eso es imprescindible distinguir entre potencial marítimo y potencial naval: la primera expresión debe relacionarse directamente con las acciones mercantiles, y la segunda exclusivamente con la navegación. Como potencias marítimas deben definirse aquellos países profundamente implicados en su comercio con las vías y rutas del mar, con independencia de los medios que utilicen (naves/puertos); mientras que se tendrá por potencia naval a aquellos países propietarios de gran número de naves, ya estén dedicados para sus propios viajes y negocios³³, ya sean empleados como cesión de servicios a otros. En época medieval, los dos extremos de estas condiciones se hallaron en Vizcaya y en Florencia; la primera no usó prácticamente su potencia naval para sus propias transacciones mercantiles; la segunda, aun habiendo sido ocasionalmente propietaria de naves (aunque muy pocas), se convirtió en una de las mayores potencias marítimas del Mediterráneo, si no la principal. Se valió con gran desenvoltura de naves de numerosas procedencias —genovesas, venecianas, catalanas, provenzales, andaluzas, vascas, portuguesas, inglesas, flamencas y alemanas, y otras de puertos menores italianos—, requiriendo frecuentemente el alquiler total de las mismas a tiempo parcial.

Si reparamos en este sistema del alquiler total, veremos que permitía formar pequeños convoyes de naves que durante un tiempo se destinaban a itinerarios de máximo rendimiento económico, pero dejando plena libertad para las escalas intermedias. Se conservan noticias muy interesantes de una compañía que durante tres años hizo la ruta de Brujas y Londres. En ese intervalo de tiempo, surcó cuatro veces el Mediterráneo, descomponiendo y recomponiendo el convoy y tocando en numerosos puertos españoles, franceses, italianos y hasta en Alejandría de Egipto. Los capitanes conservaban siempre el mando, mas por encima de ellos actuaba un “director” que era un empleado de la sociedad³⁴ a quien los capitanes pedían las órdenes de coordinación, de tal manera que mientras una de las unidades navales podía estar en la Península Ibérica, otra se hallaba en el Tirreno y la tercera en el Adriático o en el norte de Africa. Sin embargo, el cometido del director fue sobre todo el de presidir las acciones comerciales, así como la carga y descarga de las mercancías, y llevar los registros. En el último viaje se embarcaron otros tres empleados de la sociedad que, inmediatamente, pasaron a ocuparse con plena autonomía, cada uno en su nave, de las acciones comerciales. El resultado de las operaciones de aquella compañía fue que, mediante cortos desplazamientos que se efectuaron en mitad de las grandes escalas, el convoy realizó un sin fin de contactos internos en el Mediterráneo, desempeñando incluso servicios locales. Por ejemplo, el hueco dejado por las mercancías nórdicas descargadas en Barcelona era colmado con mercaderías catalanas que podían ser transportadas al área de Provenza o al Languedoc. Y, en sentido ascen-

33. Y en este caso, obviamente, puede incrementar su carácter de potencia marítima valiéndose de naves extranjeras.

34. Se conservan varias cartas escritas a la sociedad por este director desde varios puertos en donde atracaron, incluyendo los de Barcelona, Valencia, Denia y Mallorca.

dente, los productos del Oriente tomados en Alejandría se desembarcaban, en parte, en Pisa, reemplazándolos con lienzos de seda de Luca, de Bolonia y de Venecia y con paños de lana florentinos; y estos últimos se entregaban luego en los puertos ibéricos, en los cuales las mismas naves tomaban nuevos productos tanto locales como de las zonas del interior de la Península. En una ocasión en que conocemos la llegada del convoy a Inglaterra, vemos que se toma un cargamento de lana y que se ha desembarcado un surtido de sedas, grana, gualda, alumbre, especias, azúcar, azafrán y grasas, incluido aceite de oliva. Se verificaba, en suma, y esto es lo que más interesa, una complementariedad de carga muy sistemática y con un amplio abanico de operaciones de embarque/desembarque tangenciales a la articulación del eje principal Alejandría-Brujas y viceversa, demostrando que existía una gran seguridad la hora de combinar actos mercantiles con actos de navegación y sus concatenaciones terrestres y fluviales. Junto a este alquiler total debemos también tener en cuenta los arriendos parciales. Cuando podemos estudiar los componentes fraccionarios del cargamento, advertimos, por ejemplo, que de una expedición total de doce mil balas de lana procedentes de Inglaterra, nueve mil doscientas pertenecen a propietarios italianos del territorio interior (y de ellas 7.500 sólo a Florencia), mientras que los propietarios del remanente de 2.800 son lombardos y lucanos, lo que significa que hay nacionales de varios países que participan en distinta medida del mismo acto mercantil.

Ya hemos mencionado las escalas intermedias que se efectúan durante los trayectos y su importancia, pero otra información muy significativa consiste en conocer cuáles son las mercancías más solicitadas en ambos sentidos del trayecto. Pues son, precisamente, aquellas que constituyen la especialidad de un puerto o punto de atraque y que provienen del entorno o de la zona de influencia del mismo. Cuando se produce un embarque en Málaga, por ejemplo, hallamos que los bienes comerciales son aquellos cuya cultura predomina en ese instante: la seda, el azafrán y el azúcar, que desarrollaron los árabes, junto con la fruta (que aquí significa uvas pasas e higos secos) y la grana o cochinilla, que se explotaban presumiblemente desde época prerromana. Lisboa, en cambio, era casi siempre excluida de los viajes por carecer de manufacturas de producción propia y que encerrasen un atractivo valor de mercado. Y de este modo sucede que cuando la multiplicidad y/o calidad de las mercancías hacen conveniente una retirada periódica de cargamentos, a intervalos más o menos fijos, se crea lo que podríamos denominar una ruta o línea regular, que solía recibir el nombre del puerto de embarque: por ejemplo, las llamadas "nave de Málaga" o "nave de Almería", que ejercían en época medieval el tráfico de aquellas ciudades con Génova y Pisa dentro de plazos concretos.

La última consecuencia de los alquileres totales en el comercio marítimo, entre otras ventajas de orden operativo, fue la adaptación del transporte al acto mercantil en pleno sentido económico, rompiendo la rigidez de las tasas y dando lugar a una multiplicidad de precios que se hallan diferenciados en relación al valor de los bienes. Este principio, que se conoce como el de discriminación de los precios, permitió que mercancías pobres o relativamente pobres entrasen en circulación dentro de cualquier itinerario, llegando hasta las filas de consumidores menos acomodados.

Sabemos que en ciertos momentos el precio del transporte era casi siempre proporcional al peso de las mercancías y que se pagaba la misma cifra, prácticamente, por cien libras de lana que por cien de seda, y cien libras de cuero pagaban lo mismo que cien de grana o de especias. Pero en un momento dado, las anotaciones conservadas demuestran que se establece una diferenciación de las tarifas de forma que se reduzca la incidencia del coste del transporte en proporción inversa al valor de las mercancías. Estableciendo una proporción de una a cien monedas, en el extremo superior se sitúa el hilo de oro; luego la grana, que tiene un gravamen de transporte de 80, y la seda de 60; el azafrán cuesta 40. Sigue la lana, dividida en varios tipos (de catorce a nueve, cobrándose más por la menorquina y menos por la de Barbaria). Los productos alimenticios ocupan la escala más baja: las almendras pagan ocho, el pescado en salazón seis. El caso límite inferior lo constituye la sal, pues algunos navíos la tomaban como lastre o complemento de carga, de lo que resulta que sobre ella no incide ningún precio de transporte, lo que permitía ofrecerla a buen precio e incrementar el margen de ganancia de quien la compró para venderla.

Y otro elemento comparativo que puede aún ilustrarnos se refiere al cálculo de las tripulaciones a partir de un parámetro que, probablemente, se mantuvo con pocas diferencias desde la Antigüedad a la Edad Media. Para esta última época parece existir una cierta correspondencia entre el tonelaje y los hombres empleados a bordo, correspondencia que quedaría expresada en la *ratio* de un tripulante por cada diez toneladas, aunque conviene calcular a la baja porque esa sería la cifra ideal que cubrirían las compañías más solventes, de forma que aunque una nave particular de 250 toneladas debería embarcar 25 hombres, lo cierto es que a menudo sólo tiene en torno a veinte³⁵.

Pasemos ahora brevemente a la consideración de los hechos en la etapa colonial que afecta a la Península y podremos comprobar cómo una serie de fenómenos anteriormente reseñados pueden rastrearse ya entonces. En otro lugar escribí que tanto los semitas como los griegos y los etruscos que operaban en esta zona occidental del Mediterráneo —más abajo desarrollo algo este punto— asumirían el mayor volumen de negocios que pudiesen gestionar por sí mismos, para lo que se valían del sistema de situar agentes en los puertos y en las factorías y de la relativa facilidad de diversificar, tocando en más de un atraque, los géneros del cargamento³⁶. Pero otra solución consistía precisamente en formar asociaciones de mercaderes en las que varias personas de diferentes patrias compartían, como socios, los riesgos de una misma operación comercial, y estas agrupaciones solían estar promovidas por lo general por ciudadanos griegos. Actualmente se ve ya con claridad que tales sociedades cumplieron una función económica muy importante y que operaron asimismo en relación a la Península Ibérica; para ilustrar la distinta nacionalidad de los miembros que las integraban mencioné el ejemplo de la constituida en Egipto por un griego de

35. F. MELIS, *I trasporti...*, p. 113.

36. Véase el trabajo citado *supra* (en la nota 9), pp. 136 s.

Macedonia, otro de Elea (Velia), otro de Esparta, un cuarto de Marsella y un quinto de Cartago. Se trata, evidentemente, de una típica composición multinacional como las estudiadas por Melis en la Edad Media. La aparición cerca de la costa mallorquina de un barco naufragado en época helenística (conocido como el pecio del Sec) muestra inequívocamente que un cargamento muy dispar, pues contaba con géneros que pertenecen en origen a numerosos mercados de expedición, tanto griegos como púnicos, y que fueron tal vez propiedad de varios asociados, viaja por una ruta puente entre las colonias semitas, los griegos de Occidente y la Península Ibérica. La dinámica interna de este mecanismo económico no parece diferir de cuanto estudió Melis.

En segundo lugar, pueden espigarse algunos datos sobre la forma del comercio minorista, es decir, sobre los puntos que en una ruta actúan como escalas intermedias para realizar operaciones de embarque/desembarque tangenciales a la articulación del eje principal. La tarea de los mercaderes fenicios y griegos era facilitada por una serie de agentes instalados en la factoría o entre la población local, cuya misión consistía en organizar los contactos y el tráfico mercantil entre sus respectivos mandatarios o clientes (y en ambas categorías podríamos incluir, junto a las personas físicas, algunas poleis o ciudades autónomas) y los receptores indígenas (ya fuesen los propios habitantes de la zona, ya otros comerciantes nativos procedentes de “comunidades de paso” del interior). Gracias a la mediación de tales agentes, ni los mercaderes semitas, ni los etrusco-tirrenos ni los griegos hallarían grandes problemas para establecer lazos firmes de participación en los correspondientes mercados, puesto que todos ellos contaban bien con personas de su misma raza en puertos y centros de intercambio ajenos (caso de los mediadores griegos establecidos en la Sicilia fenicia, en Cartago, en Gades³⁷, en Gravisca y otras ciudades etruscas, en las Baleares, en las poblaciones tartesias e ibéricas, etc.; caso de los feniciopúnicos asentados en Atenas, Marsella, Siracusa, Agrigento, Caere, Ampurias, Sagunto, etc.), bien con la posibilidad de tramitar sus consignaciones, en los núcleos secundarios, mediante corresponsores autóctonos experimentados. Desde estos lugares precisamente se limitaban a reexportar las mercancías, en viajes cortos, a los puertos dotados con buenos almacenes, desde los cuales se organizaba la redistribución del comercio para las rutas largas.

En última instancia, debió de conocerse también la práctica de que algunos de estos agentes representasen no sólo a sus lejanos compatriotas, sino incluso a comerciantes (quizá sería más exacto decir a “nacionalidades del acto mercantil”) de origen distinto al suyo. En este sentido, son muy interesantes ciertos datos deducibles de las cartas comerciales sobre plomo halladas en Ampurias; basándome en la onomástica anticipé hace ya un lustro que dos de los individuos citados podían ser, respectivamente, un semita y un etrusco³⁸; nos encontraríamos entonces ante la prueba de que dos mandatarios griegos (los autores de las cartas) que negociaban con la Península

37. Sobre el caso concreto del papel de Cádiz en la economía colonial y sus intereses en la Península véase J. MILLÁN LEÓN, *Gades y las navegaciones oceánicas en la Antigüedad (1000 a.C. - 500 d.C.)*, Sevilla, 1998, pp. 48 ss.

38. Es el trabajo citado *supra* (en la nota 9), p. 134.

y sur de Galia vía Ampurias habían confiado al menos una parte de la operación a oficinas servidas por extranjeros (y una de ellas, concretamente la regentada por el semita, estaba probablemente afincada en la ciudad de Sagunto). El haber delegado en esas personas tendría sin duda sus ventajas, pues tales agentes pudieron constituir el medio más eficaz y directo para enlazar con los mercados, respectivamente, del sur del Ebro y del Tirreno, mercados menos accesibles a las casas de tráfico ampuritanas, las cuales, para determinadas operaciones, tal vez no poseían muy buenos contactos y corresponsales en aquellas dos líneas o no podían girar las correspondientes letras crediticias que sustentaban financieramente los negocios previstos³⁹.

El mismo fenómeno tuvo que producirse también a la inversa. No sería raro que para promover, por ejemplo, una compra en Marsella, un negociante fenicio o cartaginés operase en Ampurias por medio de un griego, en lugar de recurrir a un agente de origen semita allí establecido. Pero otras veces fueron los propios Estados los que se valieron de las gestiones de un sólido armador extranjero para garantizar la llegada hasta la otra parte del Mediterráneo de los géneros necesarios para su política económica o para realizar, incluso, servicios de otra naturaleza. Una inscripción ateniense de la segunda mitad del siglo IV a.C. (c. 350-320) recoge los honores concedidos a dos navegantes de Tiro, padre e hijo, en agradecimiento por los transportes de grano consignados al Pireo. Este cereal lo obtuvieron mediante operaciones efectuadas en Italia (probablemente también en Sicilia) y en Cartago, lo cual permite suponer que una parte del trigo que llegó hasta la Hélade desde el sector occidental del Mediterráneo (¿con redistribución en Cartago, Sicilia e Italia?) salió de sus lugares de origen (incluyendo en este circuito al norte de África y la Península Ibérica) requerido por estos agentes tirios, así como por mercaderes púnicos, chipriotas, etc.⁴⁰, que atendían las demandas de las mal abastecidas ciudades de la Grecia continental e insular.

Si en el ámbito de la colonización antigua en la Península distinguimos, pues, netamente entre producción, transporte y distribución comercial vemos cómo, en lo económico, la supuesta separación entre una zona de estricto dominio griego, al norte del Ebro, y otra de control semita al sur, se desvanece. Ya desde finales del siglo VII, desde Liguria a Cataluña se aprecia una doble influencia ajena a lo griego: hay una presencia constante de productos etruscos (ánforas, bucchero, cerámica etrusco-corintia), que en ciertos yacimientos constituyen los únicos materiales de importación, y al mismo tiempo encontramos numerosas ánforas fenicio-púnicas, que son mayoritarias en Ampurias y alcanzan una proporción del 40% en Pech Maho. La tendencia general es que lo etrusco disminuye hacia el oeste y, paralelamente, lo fenicio decrece hacia el este. No es difícil, así pues, deducir que ya antes de la fundación de Marsella y de Ampurias hubo una serie de navegantes y mercaderes no griegos que visitaban las costas de la bahía de Rosas y del golfo de Lyon, y que la situación perduró después. En efecto, como recientemente se ha planteado, todo este arco geo-

39. Remito sobre el particular a cuanto exponemos páginas más abajo sobre dinero y banca.

40. Cf. *infra*, nota 46.

gráfico fue siempre un verdadero melting-pot, un crisol en el que sobresalen los componentes feniciopúnicos e ibéricos sobre los griegos, por lo menos en ciertos lugares y en ciertos períodos⁴¹. La existencia de varios puertos griegos en la zona (Ampurias, Rosas, Agde) no impidió en absoluto que entre la desembocadura del Segura y la plana de Narbona se hiciese presente de forma fija una realidad material de origen mercantil extraña al mundo griego, es decir, una civilización de origen feniciopúnico. Hasta el punto de que, en palabras de July, cada vez es más patente que, en lugar de una Galia griega, lo que hubo realmente fue un embrión de Galia púnica, y la situación es todavía más sorprendente si reparamos en que una colonia griega de las condiciones de Ampurias, situada en el corazón de aquella zona, no sólo no impidió ese desarrollo sino que contribuyó al mismo en gran medida, distinguiéndose desde muy pronto como un punto abiertamente filopúnico. El yacimiento catalán de Aldovesta (Benifallet, Tarragona), interpretado como un centro distribuidor de ánforas fenicias, es un buen ejemplo de asentamiento indígena afectado por el modelo comercial fenicio.

Por otra parte, contamos ya con nuevos datos sobre una intervención fenicia en la fachada atlántica portuguesa. La presencia abundante de elementos orientalizantes desde el s. VIII en varios puntos de la costa de Portugal puede atribuirse a la influencia fenicia, bien directa, bien indirecta. Las excavaciones arqueológicas en curso parecen revelar asimismo la existencia de emporios fenicios en aquella zona durante el s. VII, los cuales presentan gran parecido, como es lógico, con los del área mediterránea⁴². El mapa de las colonias fenicias no acaba, por tanto, en Huelva, sino que se extiende por el Algarve y llega, pasando por Sines y Alcacer do Sal, hasta Figueira da Foz.

También aquí conviene reseñar los peligros que encierra un análisis rutinario del significado económico de los hallazgos obtenidos en los pecios, en particular cuando las conclusiones se generalizan y se hacen extensivas a rutas y cargamentos. El muestrario de pecios es bastante reducido y contiene muchas lagunas, y no es casualidad que las zonas más ricas en barcos sean aquellas más frecuentadas por los submarinistas, mientras que inmensas regiones poco o nada prospectadas (por ejemplo, norte de África) no han ofrecido hallazgos de hundimientos siendo notorio que la navegación fue allí tan activa como en otros parajes. En la conservación intervienen además tres factores aleatorios. Primero, el fondo marino: en los suelos arenosos se produce una sedimentación que acaba por enterrar el pecio y dificulta su descubrimiento, mientras que en las costas rocosas los restos son más visibles, aunque se conserven peor (y estas costas son las más prospectadas por su atractivo para los submarinistas). La profundidad desempeña también una función trascendente porque expone o no el pecio a la acción de las marejadas y los hace poco accesibles más abajo de los setenta metros. Y en tercer lugar, la naturaleza del cargamento, que es

41. Vid. J.J. JULY, «Présence phénico-punique en Languedoc méditerranéen et en Catalogne», en *Atti del I Congresso Internazionale di Studi Fenici e Punici* (1979), III, Roma, 1983, pp. 805-816.

42. A.A. TAVARES, «Les campagnes militaires de l'Assyrie vers la Méditerranée. Reflets sur la Péninsule Ibérique?», en *La circulation des biens, des personnes et des idées dans le Proche-Orient ancien. Actes de la XXXVIII^e Rencontre Assyriologique Internationale* (Paris, 8-10 juillet 1991), Paris, 1992, 291-296.

fundamental porque su masa permite recuperar los pecios siempre que aquél no fuese perecedero en el medio acuoso. Por eso la mayor parte de los pecios que conocemos se corresponde con naves que transportaban ánforas y otros materiales indestructibles o todavía recuperables, como los metálicos. En cambio, no se conoce un solo pecio cargado, por ejemplo, de grano, cuyo tráfico parcial era considerable a juzgar por las fuentes escritas y que no viajaba en ánforas, sino en sacos o cestas o a granel. Nada aparece de lo que se llevaba en recipientes lúneos ni de otras mercancías perecederas.

Eso exige una extremada prudencia al interpretar los datos acerca de los hundimientos. Constituye un error pensar que la presencia de pecios en ciertos períodos y lugares prueba que hubo un denso tráfico costero de cabotaje y muy poco tráfico en mar abierto, y a la inversa, que la ausencia de naufragios refleje el predominio del tráfico por alta mar, pues se dan dos circunstancias muy significativas. Por una parte sabemos que nunca encontraremos, para ninguna época, las naves que se hundieron a grandes profundidades. Y, por otra, debemos reconocer que entre los pecios costeros, que son los únicos hallados, hay sin duda numerosas embarcaciones de alta mar cuyo hundimiento se produjo a la llegada o en el curso de su viaje o de su ruta, ya que una nave antigua siempre parte con buen tiempo y no cuando hay malas condiciones, pero entra en lo cotidiano que llegue al término de su viaje con muy mal tiempo o que sea desviado de su trayecto por una tempestad.

Pero tan importante como hablar de las rutas y de los puntos de amarre o fondeo para los intercambios es la consideración de las escalas en el sistema de la navegación comercial: tal como se definió en el Coloquio de 1968 de la Sociéte J. Bodin, "la escala es un puerto en el que las naves se detienen por una u otra razón en el curso de un itinerario más o menos regular entre dos puertos de término, o, por extensión, un puerto en el que ha surgido un importante mercado que da lugar a la carga o descarga de cantidades relativamente grandes de mercancías". Así pues, esta definición establece una distinción entre dos grandes tipos de escalas, las escalas técnicas y las escalas económicas, lo cual significa que un mismo puerto puede ser, a la vez, puerto y escala, mientras que ciertas escalas pueden no ser puertos⁴³.

Precisamente las indicaciones sobre escalas contenidas en los periplos y geografías antiguas dieron pie a configurar lo que Bérard llamó instrucciones náuticas de la Antigüedad y a establecer una especie de jerarquía entre las escalas. La escala eminentemente económica es la que aquellas fuentes llamaban *sálos*, es decir, una rada o fondeadero mercantil que se establece sólo a efectos de intercambio. A su vez, las escalas que reciben la denominación de técnicas son los distintos tipos de *hórmoi*, es decir, de ensenadas más o menos recogidas que se clasifican y distinguen bien por su capacidad de abrigo (estación al ancla, estación estival), bien por sus condiciones

43. J. ROUGÉ, «Ports et escales dans l'Empire tardif», en *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, Settimane di Studi del Centro italiano di Studi sull'Alto Medioevo, XXV, 1, Spoleto, 1978, pp. 67-128 (esp. 69-73).

para recibir navíos (estación grande, estación profunda, estación para barcos pequeños). La función de tales estancias era diversa, pues valían tanto para refugiarse del mal tiempo como para realizar aguadas o rendir culto durante el viaje. La posición de la mayoría de las factorías fenicias en la costa andaluza ha llevado a pensar que su ubicación responde a la necesidad de establecer escalas en la navegación hacia Gades⁴⁴.

ESTADO, ECONOMÍA, MONEDA

El Estado organiza no sólo la vida política, sino también la mayoría de los aspectos de la vida económica. En el ámbito colonial no sólo pone a disposición de los productores (mercaderes y consumidores) los nuevos espacios económicos, sino que estimula también los factores de producción, genera infinidad de recursos y reclama otros. Para ello se vale de diferentes mecanismos de poder, estableciendo leyes fiscales y tasas de circulación de bienes, creando a veces monopolios, controlando todos o algunos de los precios de las mercancías, así como el funcionamiento del mercado, concediendo privilegios, adjudicando obras y trabajos, proporcionando una estructura legal que tiende a garantizar el cumplimiento ejecutivo de obligaciones y contratos.

Estas intervenciones del Estado, que conocemos a grandes rasgos en el curso de la historia de Oriente y Grecia desde finales del II milenio a.C. hasta época romana, son difícilmente rastreables en el marco de la colonización occidental, aunque no hay duda de su existencia a juzgar por la realidad de su aplicación en otros ámbitos coloniales y por algunos documentos fehacientes que hemos conservado en la Península (testimonios deducibles del uso de la moneda, cartas comerciales, operaciones de carácter bancario). La moneda es sólo una de las formas del dinero, aunque la más importante; las otras formas de medir el valor de los bienes y las mercancías y de facilitar el intercambio (y probablemente casi todas ellas, como veremos, estuvieron vigentes en el mundo colonial del que nos ocupamos), fueron los cereales, el ganado, anillos, brazaletes, trípodes, cuchillos, la sal y pedazos más o menos informes de cobre, plata y oro (dinero en barras). A veces los *symbola* o téseras desempeñan también ese papel, como contraseña para recibir mercancías que son luego convertibles en dinero, así como los giros o endosos, el más antiguo de los cuales es el mandamiento o giro para transferir granos, que surgió primero en Egipto y nació por consideraciones prácticas de almacenamiento, aunque luego se extendió a otras mercancías para agilizar las instrucciones de expedición, recepción y cargo en cuenta.

Para valorar las monedas correctamente en su dimensión de fuente económica se requiere una atención especial, porque son al mismo tiempo mercancía y dinero. A causa de su composición en metal noble poseen también la función de bienes y, como tales, desempeñan la tarea de facilitar el cambio mercantil. De la moneda interesa, por tanto, su producción, su difusión y su cometido dentro del tráfico del dinero. Sin embargo, los principales matices y problemas de carácter económico liga-

44. M. E. AUBET, *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, Barcelona, 1987, p. 257.

dos a la moneda se nos escapan por completo y sólo algunos detalles, como más adelante señalaremos, se dejan perfilar. Para hablar con propiedad de circulación monetaria no basta con enunciar ese concepto y trazar luego un mapa de difusión de los hallazgos, sino que debe estudiarse cómo y cuándo llega ese dinero, las formas del intercambio y del depósito (bancos, transferencias), junto con el sistema de préstamos y las tasas de interés; los precios de las mercancías y de los servicios (salarios), así como las tarifas de impuestos, tributos y tasas aplicados al comercio, es decir, el ámbito socioeconómico del dinero, y qué formas de dinero concurren a una determinada región en cada época; éstos son, en suma, los elementos relevantes para alcanzar una valoración económica numismática.

No es éste el lugar idóneo para efectuar una descripción de las series monetales semitas y griegas emitidas en la Península, ni la sensibilidad histórica del lector llegaría a tolerarlo: *laudabunt alii claram Rhodon aut Mitylenen... Sunt quibus unum opus est, Emporiarum urbem carmine perpetuo celebrare*. Me limitaré también ahora a reseñar unos cuantos datos y consideraciones. La escasez de metales nobles disponibles y las dificultades relativas al abastecimiento de los mismos, unido a la decisión de elegir un patrón determinado, son aspectos fundamentales para valorar las monedas como fuente económica. Aceptación y difusión de monedas con un patrón y tipos comunes permiten colegir que hubo actividades económicas compartidas entre los territorios de que se trate, y a veces podemos incluso precisar los caminos comerciales recorridos y los espacios económicos explotados. Otras veces cabe reconocer la presencia de monopolios o de expulsión de valores monetales propios, o el recurso a la autorización de monedas extranjeras como medio de la política dineraria.

Toda esta moneda, así pues, encuentra las funciones señaladas dentro del comercio exterior y del desarrollo de las zonas económicas; pero resulta asimismo muy interesante fijar por un momento la atención en el hecho de que se trate de un numenario de poco valor configurado sobre todo por moneda fraccionaria. Son precisamente estas piezas, las de cobre y bronce, así como las monedas de plata pequeñas, las únicas capaces de suministrar información sobre el papel del dinero en los mercados locales. Heichelheim ya indicó hace tiempo que la imposición de la economía monetaria en la Grecia arcaica se consiguió sobre todo gracias al abastecimiento del mercado local con calderilla suelta, y que estas acuñaciones estuvieron siempre vinculadas a los usos cotidianos del intercambio económico (dos, tres o cuatro óbolos es el precio corriente de multitud de productos del ágora o de las ferias)⁴⁵. Pues bien, por un lado sabemos que las series masaliotas constan sobre todo de pequeñas piezas de plata y de bronce, y por otro que Ampurias, desde mediados del siglo V, se dedicó a confeccionar moneda de plata de tipología muy variada, aunque consistente, por lo general, en módulos pequeños, fraccionarios, cuyo peso no sobrepasa el gramo y que siguen el modelo monetario de Marsella. Sólo a finales del siglo IV o a

45. Acerca de los mercados locales y el dinero en el espacio griego antiguo, quienes carezcan de rémoras nacionales leerán con provecho K. POLANYI, *El sustento del hombre*, Barcelona, 1994, 205-285.

comienzos del III acuñó Ampurias una moneda más pesada, la dracma, que de inmediato fue reformada creando un divisor y nuevas fracciones, que dieron mayor agilidad al sistema. Los primeros óbolos de plata de Marsella, que aparecen alrededor del 450, son de un tipo característico también de las monedas siracusanas de Gelón, y otros óbolos posteriores, de finales de siglo, traen también las mismas marcas que las monedas siracusanas, inscripciones que se han interpretado hoy como firmas de grabadores. Esta coincidencia y otras semejanzas estilísticas confieren verosimilitud a la hipótesis de que un mismo grabador o taller trabajó para ambas ciudades, y esto deberíamos interpretarlo como una constancia en las relaciones de orden comercial, que debió continuar durante siglos.

Tampoco es casual, se ha dicho, que la Aretusa siracusana figure también en el anverso de las primeras dracmas emitidas por Ampurias, y cuando Marsella comienza a emitir en el siglo III moneda de bronce, los grabadores vuelven a tomar los modelos de Siracusa, así como los de Tauromenio. A efectos económicos, por consiguiente, todo parece indicar que las amonedaciones de Ampurias tienden a satisfacer prioritariamente las necesidades de un mercado local que trafica al por menor, de acuerdo a la estructura que hemos reseñado cuando analizábamos el sistema comercial marítimo, y esto significa en suma que el numerario se acomoda a la clase y naturaleza de las operaciones mercantiles. La compraventa de variados productos en los mercados de playa o en las numerosas factorías indígenas de la costa, que después eran concentrados y redistribuidos desde algunos puertos de mayor entidad que contarían con almacenes, requería la puesta en circulación de esa moneda fraccionaria que facilitaba la realización de las operaciones simples de ágora y la retribución de los servicios laborales ligados a las mismas, así como el pago de las pequeñas tasas habituales en el ámbito "empórico"; mientras que las emisiones de moneda de más alto valor, que parecen haber sido bastante limitadas, se orientan claramente a potenciar el comercio marítimo global, cuya principal bolsa de tránsito y de financiación se sitúa en Sicilia, alrededor de los intereses de Siracusa⁴⁶. En cuanto a la economía moneta-

46. ¡Lo cual no significa que esos intereses sean exclusivamente de ciudadanos de Siracusa, sino de un conglomerado de negociantes representados en la ciudad! Como quienes desconocen la historia de Grecia (o sólo conocen la Antigüedad convencional que entre unos pocos se guisan y comen) suelen escribir alegremente de Atenas, Samos o Corinto como si fuesen centros comerciales circunscritos a sus propios artesanos y a sus nacionales (confundiendo, como señala Melis, la nacionalidad de los actos mercantiles y el acto propio del transporte, es decir, lo principal con lo accesorio), dejaré bien sentado, de una vez por todas, que en Siracusa operaban muchísimos mercaderes no sicilianos que fueron, con gran verosimilitud, quienes actuaban de intermediarios de redistribución para traspasar determinadas mercancías de un lado a otro del Mediterráneo. Primera muestra: Epicerdes de Cirene, un comerciante acomodado que en el momento de la derrota ateniense en Sicilia (413) se hallaba en Siracusa, dio cien minas a los atenienses hechos prisioneros con el fin de asegurar su subsistencia antes de que pudieran ser rescatados por Atenas; su condición de cirenense (ciudad doria) le facilitó sin duda negociar con los siracusanos, y su generosidad le valió la concesión de la *atéleia* por parte de los atenienses (IG I3 125). Segunda muestra: hacia mediados del s. IV a. C. los atenienses concedieron algunos honores a un mercader cuyo nombre no se ha conservado en la inscripción, originario de la ciudad chipriota de Salamina, por haber proporcionado a los atenienses suministros de trigo egipcio a muy buen precio y por haber conseguido liberar y

ria de la colonización fenicia, es un hecho cierto que las primeras piezas datan de mediados del siglo V y que revelan una evidente influencia griega. Antes de esa fecha, parece que los fenicios no hicieron gran uso en su comercio exterior de las monedas de otros pueblos, por ejemplo, de persas y griegos. El texto de Ezequiel que describe el comercio de Tiro en el siglo VI sólo habla del trueque, al que los fenicios fueron constantemente fieles tanto por seguir la tradición como porque traficaban a menudo con pueblos sin moneda.

DINERO Y BANCA

Estrechamente unido al ámbito y a los modos de circulación de la moneda en el mundo colonial se hallan los negocios bancarios, favorecidos por la puesta en práctica de operaciones mercantiles que privilegian los depósitos y restringen la manipulación del dinero. Afortunadamente, en los últimos años se han descubierto o se ha llamado la atención sobre ciertos testimonios que pueden ilustrar esta realidad en la esfera comercial del occidente feniciopúnico y heleno, poniendo de manifiesto la profunda uniformidad en los usos mercantiles del dinero. En el siglo VII a.C. era ya conocida en el Mediterráneo la moneda, pero todavía no podemos hablar de banca y de banqueros. Los templos se limitaron a ser meros depositarios de fondos, que gastaban en sus necesidades o en inversiones públicas. A su vez, la moneda suplanta lentamente en los mercados el empleo de la plata pesada, y entre los años 560 y 480 se generalizó entre los griegos el uso de las monedas de plata y de las monedas fraccionarias. Fue a partir de entonces cuando la economía experimentó la necesidad de especialistas que conociesen las diferentes monedas en circulación y sus valores respectivos, es decir, de las profesiones de contrastador y de cambista ("trapecita").

Podríamos decir que un banquero es toda persona que acepta un depósito pagadero a la vista o a plazo fijo y que emplea estos fondos con el consentimiento tácito de los depositarios en operaciones de crédito. Pero como la banca es una profesión, y más concretamente un comercio, sólo una persona o institución que practique el

repatriar, corriendo con los costes, a ciudadanos atenienses que se hallaban prisioneros en Sicilia (IG II2 283). Es evidente que personas como Epicerdes, que fue seguramente un meteco que traficaba desde la propia Atenas, y el ignoto salaminio de Chipre, se habían introducido perfectamente en la Sicilia doria (puesto que actúan con pleno reconocimiento oficial, cosa que no se concedía a otros griegos) y que por sus manos pasaba el grueso del comercio de Atenas que llegaba luego a occidente y viceversa (¡aunque el traslado desde Sicilia hasta Cerdeña, Galia o Hispania podía hacerse en otras naves, incluso no griegas! Después de tener que salir de la Sicilia griega, los mercaderes cartagineses se reinstalaron en Siracusa y en otras ciudades en el 405, pero fueron nuevamente expulsados en el 398, y sus almacenes y barcos decomisados: Diodoro XIV, 46, 1-4. Entre los muchos mercaderes extranjeros que operaban en Agrigento, había un grupo importante de cartagineses que habían acumulado grandes fortunas negociando con aceite de oliva: Diodoro XIII 81, 4-5; 84, 3. ¿Había también partidas de aceite hispano, que luego podía llegar a Grecia?). Para más información sobre estas dos personas véase A. BIELMAN, *Retour à la liberté. Libération et sauvetage des prisonniers en Grèce ancienne. Recueil d'inscriptions honorant des sauveteurs et analyse critique* (Études Épigraphiques, 1), Atenas/Lausana, 1994, pp. 3-7 y 13-15 (decretos nº 1 y 5).

depósito y el crédito a título profesional merece el nombre de banquero o de banca. Pero hay una segunda restricción aplicable a esta definición. Un depositario que coloque los fondos de los clientes según los deseos de aquéllos y a riesgo de los impositores no es un banquero, sino un corredor. El banquero en cambio emplea los depósitos según sus propias intenciones, actúa como propietario y las pérdidas eventuales causadas por sus operaciones de crédito las toma a su cargo. No resulta correcto, por tanto, decir que el banquero es el intermediario entre los socios capitalistas y los tomadores de fondos, pues su profesión consiste esencialmente en recibir depósitos y en prestar los fondos disponibles a terceros, erigiéndose en acreedor. Pero es preciso distinguir también entre el capitalista y el banquero. El primero gestiona fondos propios y dispone libremente de ellos; puede colocarlos a largo plazo y, como no está presionado por los intereses de los impositores, puede prestarlos en mejores condiciones que la banca. Pero el banquero trabaja con fondos ajenos, de los que dispone por poco tiempo, estando obligado a reembolsarlos en cuanto se le exija. Sin embargo, como en épocas normales la retirada de los depósitos no se hace al mismo tiempo, el banquero puede colocar una parte de estos fondos a medio o a corto plazo, y los intereses de crédito son elevados porque el banquero debe remunerar los depósitos y porque sus gastos generales son altos. Sin embargo, la influencia económica de la banca aventaja con mucho a la de los capitalistas, pues el poseedor de fondos que presta sus capitales no hace más que transmitir su poder adquisitivo al prestatario, pero no crea ningún otro poder de compra. Mas el banquero que acepta depósitos y presta una parte a terceros crea, por el contrario, un poder de compra suplementario por el montante de los créditos otorgados, puesto que los depósitos a la vista quedan al alcance del impositor y continúan formando parte de su poder de compra.

El cambista antiguo no fue en principio un capitalista, sino tan sólo una persona que conocía a fondo un oficio bastante complicado por la proliferación de las diferentes emisiones monetarias y la expansión de las relaciones comerciales. Pero hacia mediados del siglo V el cambista se convierte en banquero, es decir, en un mercader de capitales, a través de un proceso que cuenta con varios escalones. El primero sería presidir el reembolso de deudas: el deudor invitaba al acreedor a comparecer ante la banca, le daba al trapecita una suma de dinero y éste pagaba al acreedor en presencia del deudor. El procedimiento era ventajoso para ambas partes; para el deudor, porque el cambista y/o sus empleados actuaban de testigos y porque podía incluso registrar en su libro de cambios que había ejecutado aquel pago; por su parte, el acreedor estaba seguro de haber recibido una buena moneda, pues el miedo a ser pagado en piezas de mala ley fue muy común en la Antigüedad⁴⁷. El segundo paso consistió en

47. Para los audaces aficionados a escribir torrencialmente desde la periferia sobre temas de colonización griega en la Península Ibérica (y de paso a sentar cátedra sobre formas jurídicas griegas, política comercial ateniense en el siglo V o nuevas perspectivas sobre Aristodemo de Cumas), recordaré un instructivo ejemplo del que sin duda no tienen noticia y en cuya pertinencia para el tema que nos ocupa quedan dis-

que los clientes confiaron al cambista una provisión de dinero que permitiese hacer frente a varios pagos indeterminados o a retiros sucesivos. Estas cuentas de depósito les libraban de custodiar personalmente su dinero, lo que era muy cómodo, por ejemplo, para quienes se ausentaban por viajes comerciales. La tercera y última fase sucede el día en que en una ciudad con un alto volumen de negocios, como Atenas, Mileto, Siracusa o Corinto, se acumuló una masa suficiente de depósitos en casa de un cambista y éste, a petición de un cliente, arriesga un préstamo a corto plazo con el dinero de los depósitos. Al comprobar que obtiene sustanciosos beneficios, el trapicita, que si antes aceptaba los depósitos lo hacía por favorecer a los clientes de su mesa de cambios o por cobrar una pequeña comisión, modifica su táctica y busca ahora los depósitos, para lo que contrata apoderados y hace propaganda de las ventajas del sistema. Todo el proceso quedó terminado en el siglo V y la clave de su éxito se halla, sin duda, en que no sucedió lo mismo que en el antiguo Oriente, en donde la tasa usual y, en algunos momentos, legal, de interés, no superó el 20%; en Grecia, en cambio, el interés no se limita, y esa medida constituye la base de la prosperidad bancaria, puesto que la libertad en la aplicación del interés facilita no sólo el adaptar las tasas a los riesgos propios de cada operación, sino también ajustarlas a las variaciones en la oferta y demanda de capitales⁴⁸.

En este contexto es donde se sitúan las operaciones de los plomos mercantiles de Ampurias y el sur de Galia, y es precisamente la existencia del negocio bancario la que permite la existencia de las compañías mercantiles de que ya he hablado largamente, así como la práctica de hábiles negocios tendentes a eliminar la competencia, de los que Aristóteles registra un caso que probablemente incidió en la economía colonial vehiculada desde Sicilia y que no debe representar una actitud excepcional. Un siciliano que disponía de un depósito de 50 talentos empleó la suma que se le había confiado para comprar de una vez todo el hierro procedente de las minas, haciéndose con el monopolio efectivo de la venta. Aunque el precio que fijó luego por el mineral no fue muy elevado, el negocio le produjo en definitiva una ganancia de cien talentos sobre una inversión de cincuenta⁴⁹.

Especial interés reviste la idea del funcionamiento de un sistema bancario financiero fenicio-púnico que afectaría también a las colonias occidentales. El sistema se hallaría estructurado en forma de una red de grandes dimensiones que incluía tanto los emporios fenicios y púnicos de la Península Ibérica y de la costa atlántica como

pensados de creer (hasta que dé el visto bueno uno de los suyos). Avisado de este serio problema de la economía griega, el Senado romano exigió constantemente que los pagos oficiales efectuados en moneda helénica lo fuesen en piezas de plata acuñadas por Atenas o por aquellas cecas que en peso y ley pudiesen equipararseles; *vid.* A. GIOVANNINI, *Rome et la circulation monétaire en Grèce au IIe siècle avant Jésus-Christ* (Schweizerische Beiträge zur Altertumswissenschaft, Heft 15), Basilea, 1978, 27 s., 38 s., 48.

48. Sobre todos estos aspectos de la banca griega en el ámbito comercial véase R. BOGAERT, *Banques et banquiers dans les cités grecques*, Leiden, 1968; IDEM, «Die Krise der Banken in Athen im 4. Jahrhundert v. u. Z.», en E. Ch. Welskopf (ed.), *Hellenische Poleis. Krise-Wandlung-Wirkung*, I, Berlín, 1974, pp. 521-530.

49. Aristóteles, *Pol.* I 11, 1259a 23-28.

a una serie de agentes individuales instalados en el ámbito griego hispano y de la Galia, y perseguía garantizar la circulación del dinero propio en función de las exigencias mercantiles oficiales de cada momento⁵⁰. La hipótesis, además, no presupone una presencia política directa y constante de los semitas en aquellos territorios, sino que postula tan sólo la existencia de pequeñas delegaciones comerciales o financieras o de agentes individuales desde la Galia hasta Lixus, pasando por Sexi, Abdera, Malaca, Baria, Gades. En efecto, la presencia de una red bancaria púnica casaría bien con la existencia de un circuito de letras de crédito sobre el que ha llamado recientemente la atención W. Huss. Este dinero crediticio consistía en órdenes cursadas en segmentos de cuero (Ledergeld) sobre los cuales se fijaba o cosía otro pedazo del mismo material que contenía un registro de operaciones en la parte interior, de forma que las anotaciones no eran visibles por fuera. Huss deduce de aquí que pudo haber filiales bancarias en la mayoría de las ciudades púnicas, pues de otro modo no se entendería bien la función de estas cartas, que se mantuvieron en uso durante toda la Edad Media como un legado directo de la Antigüedad con ese mismo valor de letras de crédito, es decir, de contraseñas emitidas privadamente por los bancos y reconocidas por ellos, mediante las cuales podía ejecutarse cualquier tipo de valor, aunque no eran una verdadera forma de moneda⁵¹.

La creación de estos giros tal vez posea un origen religioso, por ser una adaptación del sistema empleado por las colonias y los mercados costeros fenicios que mantenían una vinculación al gran templo de Tiro remitiendo los diezmos anuales de sus ganancias sacras⁵²; pero más adelante pudieron enviarse simples notificaciones, sin traslado de los fondos, que serían gestionados a distancia para cubrir intereses oficiales del gobierno. Cuando se aplica también en Occidente, este mecanismo bancario no debía limitarse a las grandes ciudades vecinas de Cartago, sino que alcanzaría también a los emporios púnicos más lejanos, respecto a los cuales se cumplían sobradamente las dos condiciones que explican la aparición de las letras de crédito: la peligrosidad de los traslados y movimientos de numerario, y la necesidad de manejar dinero contante (sea o no moneda acuñada) en las terminales de llegada. Las ventajas para el comercio semita eran obvias, puesto que entre clientes de una misma banca, por así decirlo, no habría dificultad en usar las letras de crédito como medio de pago, mientras que en las relaciones con otras poblaciones (sobre todo indígenas de Galia, Península Ibérica y África), manejaban moneda real cuyo traslado material siempre resulta incómodo y peligroso. Esto implica sin duda que las filiales bancarias

50. Vid. J.G. DEMERLIAC y J. MEIRAT, *Hannon et l'Empire punique*, París, 1983, p. 277

51. W. HUSS, «Die Depositenbank von Karthago», *JNG* 39 (1989), pp. 21-26.

52. Para una valoración de la hipótesis del origen religioso del dinero frente a la teoría estatal de la moneda puede verse ahora *Bernhard Laum. Origine della moneta e teoria del sacrificio*. Atti dell'incontro di studio, Roma 1995, a cura di N. F. Parise (Istituto Italiano di Numismatica. Studi e materiali, 5), Roma, 1997. Agradezco a mi colega de Nápoles, la Prof. Claudia Montepaone, las referencias que me suministró sobre esta obra y la generosa remisión de la monografía.

en las factorías y emporios debían estar provistas de considerables fondos y explicaría la utilización, certificada arqueológicamente, de monedas pertenecientes a las más variadas cecas y patrones. Me parece muy probable que este sistema fuese también directamente aprovechado por clientes griegos, que trabajarían tanto con los trapecitas como con las letras de crédito feniciopúnicas.