



DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA
INSTITUTO DE PREHISTORIA Y ARQUEOLOGÍA

SIMPOSIO DE COLONIZACIONES

BARCELONA - AMPURIAS 1971

SEPARATA

Serra-Ràfols, J. de C.

Las relaciones comerciales entre Iberia
y Grecia durante la Segunda Edad del Hierro

BARCELONA
1974

Las relaciones comerciales entre Iberia y Grecia durante la Segunda Edad del Hierro¹

Por J. DE C. SERRA-RÀFOLS †

Las relaciones comerciales entre la Península Ibérica y los pueblos griegos en los tiempos anteriores a la conquista romana se basaron en primer término en el comercio de los metales, pero, como es natural, este tráfico había de tener lugar con aquellas regiones de la Península que son ricas en minerales, es decir, sobre todo con el sur y el sudeste. Otras regiones, como el Levante desde la desembocadura del Segura hasta los Pirineos, no son ricas en metales que interesasen a los antiguos, es decir, esencialmente la plata, el cobre y el plomo, como productos autóctonos, y también el estaño, pero éste en parte como escala de su comercio. En hierro la Península es muy rica, pero su importancia en la época antigua era menor, por encontrarse en otros lugares. El oro, que existía con relativa abundancia, por su poco volumen nunca ha dado lugar a un gran comercio de exportación, aunque puede figurar como importante contrapartida de importaciones.

Ahora bien, se da el caso verdaderamente interesante por lo contradictorio, de que las dos colonias griegas comercialmente más importantes establecidas

en la Península, Emporion y Rhoda, están situadas en el extremo nordeste, en Cataluña, lejos de las regiones metalíferas más productivas. Decimos que son las más importantes comercialmente hablando, por ser las únicas que acuñaron moneda, y esto creemos que es decisivo para apreciar la extensión de su comercio. El que una de ellas, Emporion, sea la mejor conocida, arqueológica e históricamente, de todos los establecimientos griegos del lejano oeste, no lo es tanto para juzgar de su importancia, ya que el mejor conocimiento arqueológico puede depender de los azares de la investigación, al acertar a dar con el sitio exacto donde estuvo ubicada, y ser además éste un lugar desierto, lo que ha permitido una mejor conservación de sus restos. Y en cuanto al mejor conocimiento histórico, es debido a haber sido el primer lugar que pisaron los romanos.

Pero estos accidentes, en cambio, no influyen en el hecho y el prestigio de la moneda emporitana, que fue tal, que cuando los indígenas empezaron a acuñar moneda propia, de plata precisamente, se limitaron a copiar las monedas

1. *N. de la R.* Es para la Dirección del Simposio un emotivo honor el publicar estas «notas preparatorias» de la comunicación que don J. de C. Serra-Ràfols pensaba presentar al mismo y que no pudo ofrecer, tal como deseaba, al sobrevenir su óbito unos meses antes de su celebración.



de Emporion, sustituyendo la leyenda griega relativa al nombre de la ciudad, por otras leyendas referentes a los lugares de acuñación, escritas además en su propia lengua y alfabeto.

Ahora bien, si a partir de finales del siglo VI se fundaron y prosperaron estos establecimientos situados tan lejos de las regiones metalíferas célebres, ¿cuál pudo ser la base de su comercio? No se trataba de establecimientos militares, para los cuales el aspecto comercial es secundario, sino de factorías mercantiles, que si compraban tenían también que vender.

Sobre la importación tenemos el testimonio arqueológico de los vasos cerámicos. No es que hayamos de pensar, ni en este caso ni en caso alguno, que tales vasos representasen en sí mismos una partida primordial del comercio. La perdurabilidad de los materiales cerámicos hace que se hayan conservado en cantidades ingentes, sino enteros, fragmentos de ellos, pero no debemos creer que su interés arqueológico equivalga al interés económico que tenían en su tiempo. Pero, como es sabido, constituyen una guía que permite apreciar la procedencia del comercio, sus vías y las fechas del mismo, ya que el esfuerzo de los especialistas en cerámicas clásicas ha conseguido que se conozcan con notable exactitud los lugares de fabricación y los momentos de ésta. Pero los verdaderos fundamentos del comercio eran otros que los vasos cerámicos, por bellos y bien conocidos que sean, y por más que se hayan descubierto naves de las que formaban el cargamento principal. La escasa resistencia a la acción del tiempo de otros productos más importantes hace que sólo por raciocinio lógico los podamos vislumbrar. En primer lugar, para un comercio a gran distancia, como

era, en la época, el que tenía lugar entre el Oriente y el Occidente del Mediterráneo, hay que pensar en productos que fuesen valiosos en relación a su peso y volumen, y que pudiesen soportar sin daño los largos días de navegación, ya que se puede pensar menos en los caminos terrestres. Por ejemplo, hay que desechar los animales vivos, de la misma manera que las carnes y pescados y los frutos frescos.

En general, en todos los tiempos las relaciones comerciales entre países de civilización superior, respecto a otros *bárbaros*, se basan en el intercambio de productos manufacturados con materias primas y productos alimenticios. Entre aquellos tenemos los citados vasos cerámicos y los vítreos, los perfumes, de los cuales con frecuencia los pequeños vasos no eran más que el recipiente, es decir, simples frascos; probablemente los tejidos, por lo menos los tejidos de calidad; los objetos suntuarios y de adorno, en una palabra, toda la pacotilla salida de los talleres griegos, lo mismo de la Grecia propiamente dicha que de sus colonias. Además parece que no dejaba de venir un producto agrícola, el vino, aunque la cita de Posidonio «el vino lo compran a los mercaderes que navegan por allí», resulta difícil referirla a una fecha precisa.

La necesaria contrapartida de la exportación, si es fácil imaginarla para el sur de la Península, los metales, es más difícil pensar cuál sería precisamente para las colonias más importantes, Emporion y Rhoda, aquellas que por la extensión de su comercio fueron inducidas, tal como hemos dicho, a acuñar moneda propia. ¿Pudieron ser escalas para el comercio de los metales, cuando el sur estaba cerrado, por el dominio cartaginés, al tráfico directo de los griegos? Es

una posibilidad que no se puede despreciar, a pesar de no contar a su favor con indicios arqueológicos claros. ¿Pudieron ser los metales de la misma zona catalana? Hay un par de referencias en textos que tampoco deben desdeñarse. Una se refiere al legendario incendio de los Pirineos que hizo manar la plata de sus entrañas, que recoge Posidonio; otra es la referencia de Gelio, citando a Catón, un hombre que había pisado el país, quien nos dice que «en estas regiones (las situadas al norte del Ebro) hay minas muy ricas de hierro y de plata». Como quiera que en el mismo párrafo hace mención, como correspondiente al mismo país, de una montaña de sal pura, que no puede ser otra que la de Cardona, la región queda perfectamente identificada. Tratando de buscar apoyos a esta posibilidad, la de minas de plata en el nordeste peninsular, se puede intentar reforzarla con los topónimos existentes en Cataluña que contienen la raíz de *argentum*, que no faltan sin ser muy abundantes. Así tenemos *Argentona* (en el Maresme, a levante de Barcelona), *Argentera* (en la provincia de Tarragona, cerca de lugares donde se explotan todavía minas de plomo), otra *Argentera*, en las montañas prepirenaicas del centro de la provincia de Lérida, acaso también *Argensola* (cerca de Igualada en la provincia de Barcelona), otra *Argensola* (cerca de Manresa, también en la provincia de Barcelona). Esto en la que pudiéramos llamar «gran toponimia».

Después de los metales existe otro producto mineral, la sal, de gran importancia en la antigüedad. Sal marina se explota en la desembocadura del Ebro, pero sin haber tenido nunca la importancia de las salinas del sudeste. Pero existe la sal gema de Cardona, a la que

nos hemos referido, y que la misma mención de Gelio citando a Catón nos testimonia como explotada en la antigüedad, antes de la conquista romana. Ha existido siempre un camino transversal de Emporion a Cardona, cruzando Cataluña de este a oeste, por las comarcas del Empordà, Garrotxa o Gironès, Plana de Vic, Moianès y Pla de Bages.

Tenemos después el esparto y el lino, a los que hacen referencia los textos antiguos, pero no parece que por sí solos sean artículos que puedan justificar la fundación y prosperidad de unas colonias. Por fin podemos referirnos a exportaciones que están testificadas como importantes para tiempos posteriores: vino, aceite, granos, salazones. Pero para los tiempos anteriores a la romanización parece más difícil que puedan ponerse en relación con un comercio a gran distancia. ¿Puede admitirse que fuese comercialmente ventajoso en los siglos VI a IV fletar una nave del Ática a Cataluña, pongamos por caso, para llevar un cargamento de trigo, aunque a la ida llevase un flete de pacotilla? Entra dentro de lo posible.

En trabajos relativamente recientes, y que no han sido publicados todavía *in extenso*, descubrí un embarcadero, ibérico seguramente de cereales, en las proximidades de Barcelona. Podría incluso hablarse de un puerto, pero no tenemos la seguridad de que en aquel lugar hubiese las instalaciones que permitan denominarlo así, o por lo menos no han sido descubiertas, de forma que es preferible hablar de un lugar de depósito y embarque.

Para quienes no conozcan en detalle la topografía de Barcelona diremos que la ciudad está situada entre la desembocadura de los ríos Besòs y Llobregat (*Bae-*

tulo y *Rubricatus* de los antiguos), dos pequeños ríos, mayor el segundo que el primero, de régimen más o menos torrencial y que acarrean grandes arrastres térreos. Ocupa aquélla una llanada litoral en declive de unos 4 a 5 kilómetros de anchura, respaldada por una cadena montañosa de formación antigua, de una altura media de 400 a 500 metros. Pero junto al mar, más próxima a la desembocadura del Llobregat que a la del Besós, se eleva, hasta cerca de 200 metros de altura, una colina aislada, de formación miocénica, por lo tanto enteramente ajena a la citada cordillera costera, de época primaria. Es la montaña llamada Montjuïc, por haber estado situado en ella, durante la Edad Media, el cementerio de los judíos. En Montjuïc hubo un poblado ibérico anterromano, que perduró, romanizado, después de la conquista, pero que hubo de ceder la primacía a otro núcleo de romanización, situado en la llanada barcelonesa, junto al mar, al nordeste de Montjuïc, y que es la *Barcino* citada por los textos (Mela, Plinio, Ptolomeo) y constatado su nombre y situación por multitud de inscripciones que contienen aquél, descubiertas en este lugar con otros muchos restos.

Pero el puerto de la *Barcino* romana que, como el de la Barcelona medieval, debía ser también un simple embarcadero, siguió situado durante siglos al sudoeste de Montjuïc, resguardado el lugar por esta colina, y cuya existencia queda constatada hasta hoy mismo por topónimos todavía vivos, y a través de una documentación medieval numerosísima, que nos hablan del «Barri del Port», de «Santa Maria del Port», del «Castell de Port», etc. En realidad lo que con los siglos vino a anular a este puerto o embarcadero fueron los aluviones arras-

trados por el Llobregat y que la montaña de Montjuïc ha servido para afianzar en su avance, de manera que ahora todo el sudoeste de Montjuïc está ocupado por el extenso delta de aquel río, pero aún en los siglos XVIII y XIX diversos estanques y marismas recordaban la antigua penetración del mar, que en la época ibérica llegaba muy hacia el interior, y en este punto al pie mismo de la montaña.

En este lugar las obras de apertura de una vía férrea que contornea la montaña dirigiéndose al puerto actual cortaron, en la última estribación de la misma, un extenso campo de grandes silos, o sea excavaciones ovoides abiertas en la roca arenisca miocénica, que por lo tanto estaban junto al mar, en lugar bien preservado de los vientos y corrientes marítimas. Se trata de silos (los reconocidos más o menos totalmente son en número de ocho) de extraordinario tamaño, en relación a los muchos que de la misma época se conocen en Cataluña. Dos de ellos tienen una capacidad de más de 100 metros cúbicos cada uno, y, en total, entre los totalmente destruidos al abrir la citada vía, o anteriormente en unas canteras y otras edificaciones próximas, y aquellos que pueden todavía existir, no creemos fuese excesivo calcular en un par de millares de metros cúbicos la capacidad de estos depósitos, verdaderos *horrea* que no podían tener otra finalidad que la de almacenar granos, como en general la tienen los silos situados junto o en el interior de los poblados ibéricos de la región. Pero su desusada capacidad y su situación junto al mar, en un lugar en el que en tiempos posteriores siguió existiendo un puerto o embarcadero, hace seguro su carácter de depósitos para concentrar en ellos las cosechas de varias aldeas y allí embarcarlas para un

destino que, con exactitud, nos es desconocido.

En cambio, la fecha en que estos silos o depósitos fueron abandonados, y se fueron rellenando de tierras y escombros, de una manera que podríamos dominar espontánea, parece bastante segura, gracias a los fragmentos de cerámica que aparecieron en el interior de aquellos que pudieron ser parcialmente excavados con atención (decimos sólo parcialmente, ya que todos los reconocidos habían sido en parte cortados por la trinchera del ferrocarril). Entre dichos fragmentos se contaban varios de cerámica griega de figuras rojas tardías, y otros de cerámica de barniz negro brillante, todos ellos fechables de manera segura en la segunda mitad del siglo IV. A su lado había un número mucho mayor de fragmentos de cerámica ibérica, de cronología menos segura en sí misma, entre la que predominaban los correspondientes a ánforas fusiformes, sin cuello y con punta hueca, tan típicas de la cultura que llamamos ibérica de la región.

Además, se hizo en uno de ellos, en el

mismo nivel que los citados fragmentos cerámicos, un hallazgo singular, consistente en los restos de una carreta de ruedas macizas, fuertemente herradas, de 0,80 metros de diámetro. Este hallazgo, aparte de su interés arqueológico como muestra única del tipo de carreta empleada por los iberos para el transporte pesado, viene a documentarnos sobre la forma como era llevada a estos depósitos el producto de las cosechas. No hay ni que decir que no apareció un solo fragmento de cerámica romana.

Si en el siglo IV, por lo menos, ya existía organizado en esta forma, en el nordeste de la Península, el comercio de granos, ¿es posible pensar que ya en él intervenían los griegos y que eran sus naves las que cargaban este producto para transportarlo ya sea a la lejana Grecia, ya a las colonias de Italia, ya a la próxima Massalia, que podía ser la intermediaria a través de la cual llegasen a Iberia las manufacturas griegas?

Son interrogantes que plantean problemas que acaso futuras investigaciones vengan a esclarecer.



