

# Actas de las Jornadas de ARQUA 2011

Ministerio  
de Educación, Cultura  
y Deporte

Cartagena, 3 y 4 de diciembre de 2011

# Aj2011

# Actas de las Jornadas de ARQVA 2011

Cartagena, 3 y 4 de diciembre de 2011

Catálogo de publicaciones del Ministerio: [www.mecd.gob.es](http://www.mecd.gob.es)  
Catálogo general de publicaciones oficiales: [publicacionesoficiales.boe.es](http://publicacionesoficiales.boe.es)



MINISTERIO  
DE EDUCACIÓN, CULTURA  
Y DEPORTE

Edita:  
© SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA  
Subdirección General de Documentación  
y Publicaciones

© De los textos e imágenes: sus autores

NIPO: 030-12-267-7

# La colección material del yacimiento subacuático de Escolletes. Arqueología náutica y dinámicas comerciales en el Sureste Ibérico en época Bajo Imperial<sup>1</sup>

**Felipe Cerezo Andreo**

Arqueólogo, Doctorando en la Universidad de Murcia  
f.cerezoandreo@gmail.com

**Resumen:** Estudio de una colección inédita de material arqueológico procedente del yacimiento subacuático de Escolletes, en la Manga del Mar Menor, Murcia. Se han aplicado análisis náuticos y propios de la arqueología espacial y de la cuantificación para contextualizar, interpretar y caracterizar los yacimientos que describen los materiales depositados en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática ARQUA.

**Palabras clave:** Arqueología Náutica, Arqueología Subacuática, Comercio Marítimo Tardorromano, Cerámica Romana, Fondeaderos y Puertos.

**Abstract:** Study of an unpublished collection of archaeological material from the underwater site Escolletes in La Manga del Mar Menor, Murcia. Nautical analysis, spatial analysis and quantification of the materials have been applied to contextualize, interpret and characterize the kind of site that describes the materials deposited in the National Museum of Underwater Archaeology ARQUA.

**Key words:** Nautical Archaeology, Underwater Archaeology, Late Roman Maritime Trade, Roman Pottery, Anchorages and Ports.

El yacimiento de Escolletes es uno de los pocos yacimientos subacuáticos de cronología bajo imperial documentados en el Sureste Ibérico, de ahí nuestro interés en investigar sobre su colección material e intentar contextualizar el yacimiento en el marco global de la *Carthaginense*. Se trata de una colección de materiales recuperados en el año 1972, en un punto de La Manga del Mar Menor conocido

---

<sup>1</sup> Este trabajo es un resumen muy somero de una Tesis Fin de Master, del Master Oficial de Arqueología de la Universidad de Murcia. Ha sido dirigida por el Catedrático de Arqueología de dicha universidad Sebastián Ramallo Asensio, y contado con la colaboración de numerosos profesores del Master, de otras universidades y con el apoyo de ARQUA y especialmente en la persona de Soledad Pérez Mateo, Abraham Ramírez, y de forma externa, se pudo contar con la colaboración del fallecido don Julio Mas.

como los Escolletes, unos escollos a la entrada de la ensenada del Estacio. Pretendemos someter estos materiales a una serie de análisis náuticos y arqueológicos con el objetivo de caracterizar los yacimientos, definirlos y comprobar su implicación en el tráfico marítimo bajo imperial. Para ello, nos proponemos dos ejes de análisis, uno desde la arqueología náutica y subacuática y otro desde el estudio de los materiales.

El primero, el análisis náutico, pretende otorgar a los materiales alguna información o dato sobre su contexto perdido. Responder al «¿por qué?», por qué se han localizado esos materiales en ese punto y no en otro. De esta manera, hemos analizado diferentes factores que pudieran afectar a la navegación en la Antigüedad, como los vientos<sup>2</sup>, corrientes<sup>3</sup>, análisis de tiempos de navegación, visibilidad de puntos costeros<sup>4</sup> y accidentes geográficos<sup>5</sup>. Asimismo, hemos realizado un estudio de la información que de estos lugares pudo reflejarse en la documentación escrita, desde fuentes literarias<sup>6</sup>, cartografía histórica<sup>7</sup>, documentación de archivo<sup>8</sup> y un punto muy gratificante como ha sido el análisis toponímico<sup>9</sup>. Estos ejes de análisis nos han llevado a concluir que la zona de Escolletes responde a unas condiciones ideales como fondeadero, sobre todo como zona de acceso a la rada del Estacio. Aunque al mismo tiempo estos escollos constituyen un peligro notable para los barcos que intenten aproximarse a dicho fondeadero. Los vientos favorecen una navegación constante y tranquila pero a veces los de componente de Levante, pueden provocar violentos temporales con escasos lugares de refugio en la zona. Se ha comprobado que en este tramo litoral, confluyen diversas rutas comerciales favorecidas por las corrientes marítimas y las dinámicas de los vientos, rutas que son una constante a lo largo de la historia de la navegación. Hecho también reflejado en las numerosas descripciones y representaciones cartográficas de la zona, que nos hablan de un denso tráfico que permitió que diversos autores clásicos y cartógrafos se preocuparan de describir correcta y profusamente el entorno de Cabo de Palos e Isla Grosa. Y por supuesto una relación tan intensa entre este territorio con el mar y la navegación debía de reflejarse de alguna manera en los topónimos del lugar. De composición clara es el de Escolletes, de origen catalán, que explica las relaciones de los navegantes de la Corona de Aragón en estas aguas. Pero más interesante ha resultado ser el de la zona de abrigo del Estacio. Proviene del catalán, aunque también, viene más directamente del latín *Statio*. Es un calificativo que en las fuentes clásicas<sup>10</sup> lo encontramos con el significado de una zona de abrigo, una zona donde se podía refugiar en caso de tormenta, o un lugar de fondeo y aguada con algunas actividades comerciales.

Todo esto nos sugiere que la zona de Escolletes responde a una categoría propia de un fondeadero o de una zona de acceso al mismo.

El segundo eje de análisis pretendía responder al «¿qué?», qué tipos y formas están representados en este yacimiento, en qué porcentaje, de qué procedencia, en qué periodo histórico, en relación a qué

<sup>2</sup> Entendido como fuerza motriz principal de la navegación y condicionante de la misma. Datos estadísticos de la estación de Cabo de Palos, en la boya costera Waverider (2610).

<sup>3</sup> Entendidas como un factor que si bien no condiciona, facilita la navegación y la articulación de las grandes rutas de intercambio.

<sup>4</sup> Mediante análisis aplicados de Sistemas de Información Geográfica.

<sup>5</sup> Entendidos ambos como puntos tanto de riesgo (arrecifes o bajos), de apoyo (como promontorios de orientación, puntos de aguada, zonas de fondeo), zonas de paso, etc...

<sup>6</sup> Destacar que de este tramo del litoral contamos con excelentes descripciones de autores de diferentes periodos históricos, Estrabón, Ptolomeo, Avieno, Al-Bakri, e incluso son de extremo interés las descripciones del derrotero de Tofiño.

<sup>7</sup> En la que hemos buscado referencias concretas a la zona de los Escolletes, así como representaciones amplias del litoral, analizando la precisión, o no, de la representación y lo que ésto implica.

<sup>8</sup> La cual nos ha servido sobre todo para conocer la topografía original de la zona antes de su destrucción, a través de descripciones presentes en pleitos, legajos, derroteros, fotografía histórica.

<sup>9</sup> Este punto ha sido muy novedoso, pues hemos puesto en relación la información arqueológica con la toponímica, llegando a conclusiones muy interesantes en cuanto al origen de algunos topónimos.

<sup>10</sup> Ejemplos claros en fuentes los tenemos en Cesar *De Bello Civile* 3, 6; San Isidoro, *Etymologias*, Orígenes, XIV, 8, 39-40; o Vitrubio *De Architectura* V, XII, 55,56.

otras dinámicas de yacimientos del interior. En definitiva un análisis cuantificativo e interpretativo de los 218 objetos que nos ha ofrecido las siguientes conclusiones. Existe una gran variabilidad cronológica, aunque el 51% de las piezas se concentra en torno a finales del siglo III d. C.-mediados del IV d. C. Asimismo, existe una gran variedad de objetos de los que la gran mayoría, el 69%, son ánforas. En cuanto a la procedencia de los materiales observamos una gran diversidad. Pero por un lado el 42% proviene de la Lusitania y por otro, hay una ausencia de producciones africanas. Cabe señalar la escasa representación numérica de los individuos, lo que nos puede hacer pensar en un fondeadero. Y por último, señalar y comprobar la correspondencia de las tres fases principales del yacimiento con las tres fases comerciales más importantes de Carthago Nova.

Aunando las conclusiones de ambos análisis, nos lleva a la siguiente interpretación. Los materiales nos están describiendo dos yacimientos diferenciados, uno, al que llamaremos Escolletes, caracterizado como un fondeadero y zona de acceso al Estacio, y otro Escolletes 1, al que caracterizamos como un pecio con cronología de principios del siglo IV d. C. Con un cargamento homogéneo cronológicamente de productos lusitanos.

El yacimiento de Escolletes, se interpreta como un fondeadero<sup>11</sup>, una zona de acceso a la *Statio* del Estacio, lugar del que han quedado trazas de las actividades que allí se llevaban a cabo. Reparaciones tras la tormenta, un ánfora rota que es tirada por la borda, material que hay que evacuar para aligerar el lastre, planchas de plomo que se desprenden para sustituirlas por otras nuevas, ollas de cocina que se caen accidentalmente o que son tiradas al mar, en definitiva el reflejo de las actividades humanas que han podido favorecer la formación de este heterogéneo yacimiento. Los materiales de este yacimiento se agrupan en torno a tres periodos cronológicos que se corresponden con las dinámicas generales de la zona de la Carthaginense.

Una primera fase tardo-republicana caracterizada por restos de ánforas itálicas, Dr. 1A y Lamboglia 2, así como cerámica campaniense.

La segunda fase correspondiente al cambio de era y primer siglo del Imperio, está caracterizada en Escolletes por las Haltern 70, Beltrán II en sus dos variantes, A y B y las Gauloise 4. Los recipientes de cocina Vegas 14, Celsa 79.28 y el mortero itálico del tipo Dramont D 2, el cual nos marca una cronología imperial, de mediados del siglo I d. C.

La tercera Fase es la que constatamos en forma de pecio en el Yacimiento Escolletes 1. Se define como un pecio de inicios del siglo IV d. C. Naufragado en las costas murcianas posiblemente buscando abrigo en la zona del Estacio ante un temporal o con la intención de realizar alguna reparación. En estas maniobras posiblemente colisionó con los Escolletes y se hundió. Su cargamento está caracterizado por una homogeneidad de productos lusitanos de este periodo que posiblemente, tuvieron por ruta, mediante una navegación costera, abastecer la zona noroccidental del Mediterráneo. Aunque a falta de más información, y con la notable descontextualización, estos datos, deberían ser contrastados sobre el terreno. Se sitúa a 250 metros al sureste del yacimiento Escolletes. Los materiales que nos ayudan a definirlo son una serie de producciones anfóricas lusitanas muy específicas<sup>12</sup>, imitaciones de Dressel 28, Almagro 50, el cargamento principal de Almagro 51 C en la variante de producción «b», que nos indica una cronología entorno al cambio de siglo III d. C. hacia el IV d. C., y un fragmento de Key 78, el tipo que nos concreta la cronología del pecio. En definitiva producciones cronológicamente coetáneas, algunas de alfares diferentes o otras procedentes del mismo alfar.

<sup>11</sup> La presencia de materiales de prácticamente todo el Imperio, y de muy diversas cronologías, así como el escaso volumen de los mismos, no nos permiten afirmar o individualizar la existencia de un pecio.

<sup>12</sup> La mayor parte de las producciones aquí documentadas proceden de los centros productores del Valle del Tajo, Pinheiro y el Algarve. Producciones muy bien estudiadas por Carlos Fabião.

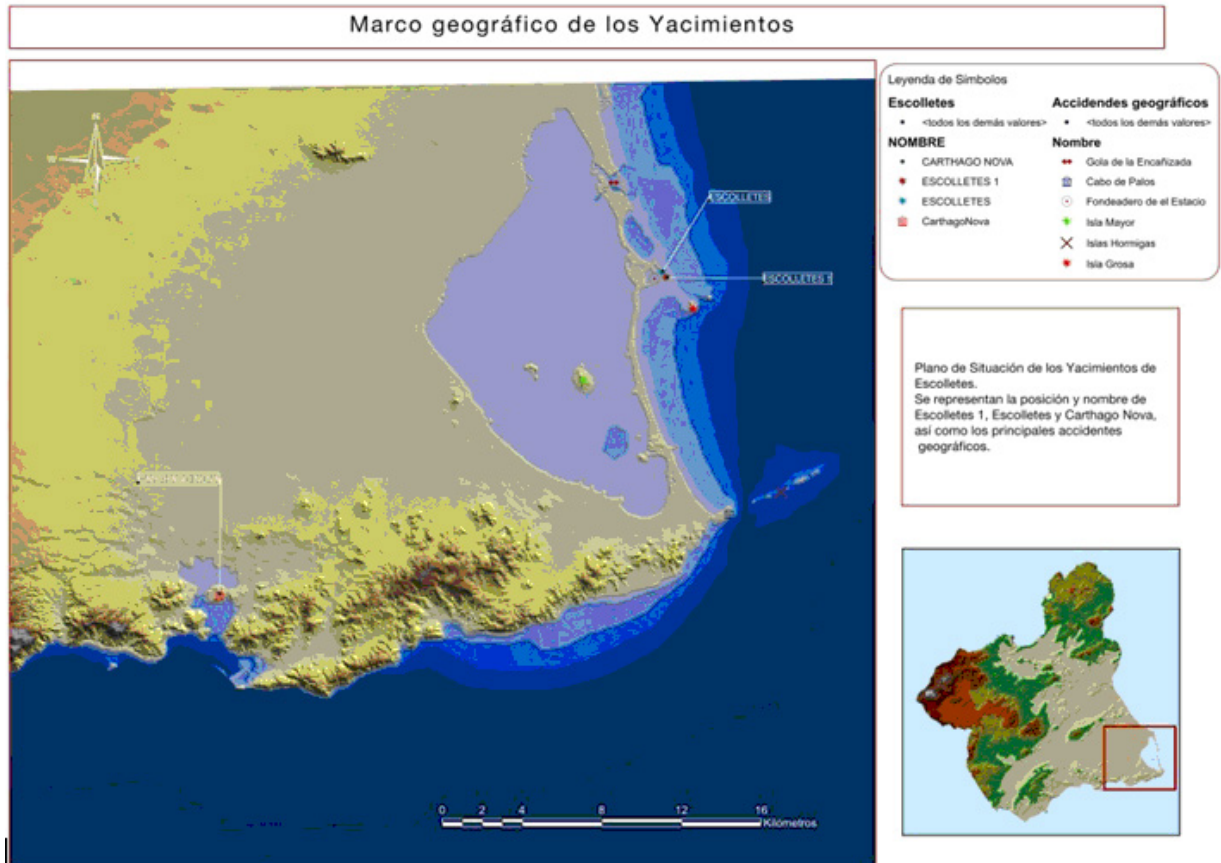


Figura 1. Mapa de situación de los yacimientos.

Vemos que el Mediterráneo y el comercio marítimo en época Bajo Imperial está extremadamente especializado. El hecho de que existan una gran variedad de centros de producción, y que los documentemos en este yacimiento, nos está indicando una cierta complejidad a la hora de ordenar el tejido comercial.

El aumento general del número de pecios en torno al siglo IV d. C. nos indica cierto crecimiento de la economía. Algunos de estos ejemplos, con cargamentos similares a Escolletes 1, son el de Port Vendres I, La Chretienne D, Cabrera III, Planier 7. Los ejemplos con mayor similitud al de Escolletes 1 sería el de Sud-Lavezzi y el Pecio «A» de Punta Ala.

La difusión de las Almagro 51 C, y el estudio global de estos pecios en consonancia con el de Escolletes 1, indica la existencia de dos rutas comerciales para estos productos, una atlántica, siguiendo rutas hasta las Canarias o bien hacia el norte de Europa y otra mediterránea. Ésta última ruta comercial es la que nos interesa. Se bifurcaría en dos posibles rutas comerciales basadas en puertos redistribuidores. La primera de ellas, rastreando el origen de los materiales y la situación de los pecios, partiría desde el Algarve con los productos lusitanos hasta el puerto de Gades, donde se descarga parte del cargamento para estibar los productos béticos caracterizados por las Dressel 20 tardías y las Beltrán 72 que parten en dirección a Cartago Nova. Allí comerciantes africanos descargan parte de su estiba y completan con productos béticos y lusitanos. Una vez realizada esta conformación final de la carga, seguirían dirección Baleares y a través del estrecho de Bonifacio o las costas galas, se llegaría al destino final de la Península Itálica. Los pecios de cargamento y cronología similar que nos permiten trazar esta

ruta comercial son Cabrera III, Sud-Lavezzi I, en el estrecho de Bonifacio y Punta Ala «A» en la isla de Elba, dirección posiblemente Roma. Tal vez a esta ruta podríamos añadir como ejemplo de la zona de partida (*Carthaginense*) el pecio de Escolletes 1.

## Bibliografía

- ETIÉENNE, R., MAYET, F. (2000): «Le vin hispanique», *Trois clés pour l'économie de l'Hispanie romaine*, E. de Boccard, Paris.
- ETIÉENNE, R., MAYET, F. (2002): «Les salaisons et sauces de poissons hispaniques», *Trois clés pour l'économie de l'Hispanie romaine*, E. de Boccard, Paris.
- ETIÉENNE, R., MAYET, F. (2004): «L'huile hispanique», *Trois clés pour l'économie de l'Hispanie romaine*, E. de Boccard, Paris.
- FABIÃO, C. (2008): «Las ánforas de la Lusitania», *Cerámicas hispanorromanas: un estado de la cuestión*, Cádiz, 725-748.
- IZQUIERDO, P. (1994): «Una aproximació al tràfic comercial de la Província Hispania Citerior a partir dels derelictes», *XIV Congrés Internacional d'Arqueologia Clàssica, Tarragona, 5-11/9/1993*, vol. 2, 215-216.
- JUAN FUERTES, C. de (2009): «La Bahía de l'Albufereta (Alicante)», *Saguntum* 41, 2009.
- MAS GARCÍA, J. (1985): «El polígono submarino de Cabo de Palos. Sus aportaciones al estudio del tráfico marítimo antiguo», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina* (Cartagena, 1982), Madrid, 153-171.
- MEDAS, S. (2004): *De rebus nauticis: L'arte della navigazione nel mondo antico*, L'Erma di Bretschneider, Roma.
- PINEDO REYES, J. (1995): «Inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos del litoral murciano», *Cuadernos de Arqueología Marítima* 4, Cartagena, 57-90.
- RAMALLO ASENSIO, S. F., MARTÍNEZ ANDREU, M. (2010): «El puerto de Cartago Nova: eje de vertebración de la actividad comercial en el sureste de la Península Ibérica», *Bolletino di Archeologia On line, Volume Speciale, Roma 2008, International Congress of Classical Archaeology, Meetings between cultures in ancient Mediterranean*, 141-159.
- RUIZ DE ARBULO, J. (1990): «Rutas marítimas y colonizaciones en la Península Ibérica. Una aproximación náutica a algunos problemas», *Itálica* 18, Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma, Roma, 79-115.





GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE EDUCACIÓN, CULTURA  
Y DEPORTE