

LOBETANIA

FIESTAS DE CARTHAGINESES Y ROMANOS
AÑO XXX - XVIII Edición

Declaradas de Interés Turístico Internacional



**VAMOS
MARME**



MAR MENOR
FUTBOL CLUB





VAMOS MARMME

¡ÚNETE!

CAMPAÑA DE ABONADOS



MAR MENOR
FUTBOL CLUB





ESCUELA MAR MENOR F.C.

MATRÍCULA 50€ • CUOTA 25€
TEMPORADA 2019/2020 - SERVICIOS INCLUIDOS

LICENCIA FEDERATIVA

SERVICIO DE MUTUALIDAD

PREVENCIÓN DE LESIONES

TECNIFICACIÓN COERVER

ESCUELA DE PORTEROS

2 ENTRENADORES POR EQUIPO (FÚTBOL 8)

PREPARADOR FÍSICO (FÚTBOL 11)

FISIOTERAPEUTA

CHARLAS FORMATIVAS



MAR MENOR
FÚTBOL CLUB



MAR MENOR F.C. 868187458 ANDRÉS FERNÁNDEZ: 625277697
√ DTO 2º HERMANO: 50% √ 3º HERMANO: GRATIS √ 10% DTO FAMILIA NUMEROSA



Fotos





Fotos





SUMARIO

[Saluda del Presidente de la tropa](#)

[Saluda de la Sufeta](#)

[Saluda del Presidente de la AEFRH](#)

[Saluda del General Aníbal y la Princesa Himilce](#)

[Saluda de la Princesa Himilce Infantil](#)

[Artículo: Barcos Carthagineses y Romanos](#)

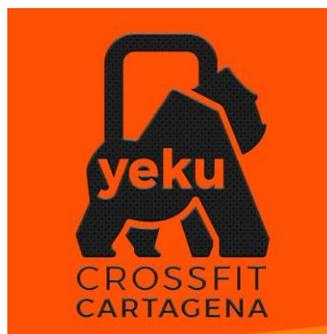
[Artículo: El Oro de Roma](#)

[Artículo: La conquista romana de Carthago Nova](#)

[Artículo: Los fenicios, los grandes navegantes.](#)

[Artículo: Puertos Púnicos de Carthago](#)

[Poesía: Alma Carthaginesa](#)






Kadus
PROFESSIONAL

en buenas manos

C/ Mayor, 146 A - Bajo 1 30579 TORREAGÜERA (Murcia)
Tel y Fax : 968 24 93 72 oficinakadusmurcia@gmail.com



BestDrive
Julián
Neumáticos & Motor

C/ Alameda de San Antón, 53 - bajo
30205 CARTAGENA

☎ 968 92 25 44
☎ 689 63 65 60
info@neumaticosjulian.es

Chiky's

PELUQUERÍA Y ESTÉTICA

Tel. 868 09 19 31

Carlos III, 40 Bajo





Saluda del Presidente de los Mercenarios de Lobetania

Lobetanos! Un septiembre más ha llegado y nuestra cueva vuelve a arropar a esta manada de lobos y lobas. Nuevos lobos llegan, viejos lobos los acogen, la manada crece año tras año con la ilusión de unos, la experiencia de otros, el trabajo de todos.

En el primer año de esta junta directiva nos hemos encontrado a una tropa con muchas ganas de hacer fiestas, de seguir construyendo el futuro de un grupo en continuo crecimiento, en constante evolución; y con el apoyo que solo esta “familia que elegimos” puede dar, estoy convencido de que ese futuro será grande para estos mercenarios.

Ya sobran las palabras, ya empiezan las fiestas, nuestras fiestas, en las que volveremos a demostrar que el lobo puede ser fuerte, pero la manada ¡puede con todo! Y con la ilusión del primer día seguiremos luchando, no por los mercenarios de Lobetania... si no por cada uno de esos mercenarios y mercenarias.

Un fuerte aullido lobos!!
Javier López





Saluda de la Sufeta del Consejo Carthaginés

De nuevo nos volvemos a ver en estas páginas, páginas de una de las revistas más veteranas de nuestras fiestas de Carthagineses y Romanos. Es este un año especial para todos ya que se cumplen XXX años desde aquel septiembre de 1990 donde vieron la luz las “mayores fiestas del Mediterráneo”. Desde entonces hasta ahora sólo hemos sabido recorrer un camino, que no es otro que el de engrandecerlas y auparlas hasta lo más alto gracias al trabajo altruista y desinteresado de todas las personas que formamos parte de ellas.

Tres años después del inicio de las fiestas de Carthagineses y Romanos allá por el año 1992 esta tropa se alistó, como buena tropa mercenaria a las filas del Consejo Carthaginés y empezó una andadura pletórica de proactividad, colaboración, trabajo y espíritu festero. Valores sumamente avalados con hechos que durante todos y cada uno de estos años, han dejado patente que su inquietud por mejorar y engrandecer las fiestas han sido una constante a la cual nos habéis acostumbrado a todos. Ejemplos vivos como esta propia revista, vuestras fiestas como la matanza lobetana y la ya mítica noche de Lobos, el ambiente de vuestro campamento y la cantidad de socios que han colaborado directamente en los órganos directivos de las fiestas, y fundamentalmente del Consejo Carthaginés, que se han sucedido una vez tras otra demostrando que vuestra visión de grupo no se centraba sólo en vosotros mismos.





Saluda de la Sufeta del Consejo Carthaginés

Vuestra tropa ha experimentado constantes mejoras y cambios internos a lo largo de estos años, llegando hoy en día a ofrecernos el grupo festero que es. Además, este año comienza la gestión de Javier López al frente de la tropa y estoy segura que, como no puede ser de otra forma, va a servir para afianzar y avanzar en el buen hacer de vuestro grupo a nivel interno y como miembro del colectivo Carthaginés.

Lobetanos, hoy por hoy me siento orgullosa de ser la Sufeta de gente como vosotros, gente capaz dispuesta a dar un paso adelante para trabajar de manera incansable por estas fiestas que tanto queremos.

Aullad bien fuerte, que las fiestas del año XXX van a comenzar!!!





MERCENARIOS DE LOBETANIA



FR. CONSTRUCCIONES
FRANCISCO ROCA SANCHEZ, S.L.
 Tel: 968 54 85 57 • Fax: 968 54 85 04 • E-mail: franciscorocaconstrucciones@hotmail.com
 C/. Del Huerto, 1 - 30369 ROCHE (La Unión - Murcia)

REFORMAS.
 REPARACIONES.
 MANTENIMIENTO Y
 CONSTRUCCIONES.

KONYXAGUI, S.L.

CARTAGENA konyxagui@gmail.com

868 04 84 50
 674 35 34 30

- ✓ MONTAJES Y MANTENIMIENTO INDUSTRIALES Y NAVALES
- ✓ NÁUTICA, VENTA Y REPARACIONES
- ✓ BUCEO, RECARGA E INSPECCIÓN DE BOTELLAS DE AIRE
- ✓ RECUPERACIÓN Y RECICLAJE DE CHATARRA Y RESIDUOS
- ✓ SERVICIO DE CONTENEDORES Y GRUA PORTACoches
- ✓ CENTRO CAT PARA BAJA DE VEHÍCULOS FUERA DE USO
- ✓ DESGUACE DE BUQUES, DEMOLICIONES Y DERRIBOS
- ✓ ALMACEN DE HIERROS, PERFILES, TUBOS, METALES Y ALEACIONES

C.I.F. B 30916613 • C/. José Luis Meseguer Jorquera, n.º 1B • Los Blases • 30394 Cartagena - Murcia

**Escuela Infantil
 Alfonso X**

C/ Alfonso X el Sabio 21
 30204, Cartagena (Murcia)
 Tel: 968 539 338
 Movil: 628 065 015

Fiestas de Carthaginienses y Romanos – Año XXX
 Declaradas de interés turístico Internacional





Saluda del Presidente de la Asociación Española de Fiestas y Recreaciones Históricas

Estimados amigos LOBETANOS un año más nos encontramos aquí para celebrar nuestras fiestas de Carthagineses y Romanos y ya van 30 años.

30 años que son toda una vida, ante mi puedo ver niños que ahora son padres de otros niños que aúllan como los lobos llamamos hace ya muchos años.

Esta tropa es como una gran familia, tenemos de todo. Tenemos abuelos que reniegan de tiempos pasados, tenemos padres que le echan bronca a sus hijos por hacer lo que ellos hacían (pero no os preocupéis que os guardo el secreto), tenemos hijos que creen saberlo todo antes de empezar y tenemos niños que quieren ser grandes guerreros para hacer muchas batallas.

Pero bueno los 30 son los nuevos 20 y estas fiestas, como sabéis rejuvenecen.

Llegando septiembre no solamente se van los calores, sino los males, los problemas, las penas. Aunque reneguemos, en realidad sabemos que cada día de montaje estamos más fuertes y preparados para la batalla que, ganándola siempre, una vez más la vamos a perder. Los cartageneros tenemos nuestro propio elixir de la vida, nuestras fiestas de Carthagineses y Romanos.





Saluda del Presidente de la Asociación Española de Fiestas y Recreaciones Históricas

Y aquí estamos un año más. Los lobos, como el lobo de la leyenda aullándole a la luna, antigua Tanit de los cartagineses, diosa misteriosa, testigo de tantas ofrendas, de amores y desamores, de bailes, de fiestas, de noches de San Juan y de Noches de Lobos... ¡son tantas historias!

Pero como los lobos, siempre unidos y en manada, siempre adelante. Siempre, dispuestos a cuidarse y protegerse los unos a los otros, a curarse las heridas, a perdonarse los errores y... como ocurre en todas las familias quererse y odiarse a ratos iguales.

Familia lobetana, otra revista más, otra fiesta más.... Habrá que celebrarlo ¿no?





Saluda del General Aníbal y la Princesa Himilke

Mercenarios de Lobetania, de nuevo un año más vuestra revista sale a la calle para que todos los festeros, cartageneros y visitantes os conozcan, conozcan como sois, conozcan vuestro trabajo y vuestras ganas de hacer fiestas, por eso nos orgullece que contéis con nosotros en esta edición.

Nos conocemos desde hace muchos años, años donde habéis transmitido a todos vuestro compromiso con estas fiestas, que este año celebran su 30 aniversario, hoy los lobos estáis presentes en todos los órganos de gestión de las fiestas, todo gracias al esfuerzo de los hombres y mujeres que desde el primer día forman parte de esta “locura” llamada Mercenarios de Lobetania.

Estar orgullosos de vuestro pasado, ser optimistas con el presente y mirar al futuro con ilusión y entusiasmo, ese futuro que vamos a compartir con vosotros como personajes carthagineses, por eso queremos agradecer el apoyo que nos prestáis y por hacernos sentir como unos lobos más cuando estamos con vosotros en todo lo que organizáis: la matanza lobetana, un día que nadie debería perderse, la noche de los lobos con ese embrujo especial y no podemos olvidarnos del famoso viaje a Jumilla donde compartimos con vosotros la experiencia de los salones Pio XII.....os queda mucho camino que recorrer y tanto la princesa Himilke como yo os animamos a seguir haciendo fiestas, a que participéis en ellas, a que os sintáis protagonistas y a seguir trabajando para ser los mejores y para estar, al menos, otros 30 años, nosotros estaremos a vuestro lado para todo lo que necesitéis.





Saluda del General Aníbal y la Princesa Himilke

No queremos despedirnos sin recordarle a vuestro caudillo Retogenes Leukon que pronto partiremos hacia Roma, estad preparados, el camino será largo pero al final encontraremos la gloria.....y como me dijo una vez una guerrera: “ Al pan...pan y a los Lobos...vino”

Gracias Lobetanos

Carmen y Victor. Princesa Himilke y General Aníbal año XXX





NACAEB

Recuperación, reciclaje y valorización de residuos
 Desguace de buques, derribos y demoliciones
 Servicios y mantenimientos en general
 Limpiezas industriales, navales y de edificios y locales
 Recogida de residuos: basuras, escombros, etc.
 Centro autorizado VFU (Vehículos al Final de su vida Útil)
 Centro Autorizado de Tratamiento (CAT)
 Empresa acreditada para la recarga e inspección periódica
 de botellas de equipos respiratorios autónomos (ITC-EP5)

C/ Budapest s/n (parcela 69)
 Pol. Ind. Cabezo Beaza
 30353 Cartagena - Murcia
 E-mail: nacaeb@nacaeb.es

www.nacaeb.es

 **968 507 149**
968 122 424

URGENCIAS: **649 745 854**
667 541 323
629 614 161

Náutica: venta y reparación

servicio oficial **compresores**

MERCURY MerCruiser **YANMAR** **VALLANT** **EVINRUDE Johnson** **BAUER** (KOMPRESSOREN)



NACOYAMA

- MONTAJE Y MANTENIMIENTO NAVAL E INDUSTRIAL
- CALDERERÍA, SOLDADURA, MECÁNICA Y REPARACIÓN DE COMPRESORES
- REPARACIÓN DE BUQUES Y SUMINISTROS NÁUTICOS
- SERVICIO DE CONTENEDORES



 **URGENCIAS:**
968 08 15 05 | **649 745 854**
968 31 34 83 | **667 541 323**
968 08 15 06 | **696 410 510**

Polígono Industrial Cabezo Beaza · C/ Budapest, Parc. 58 · 30353 Cartagena (Murcia) · info@nacoyama.com · www.nacoyama.com



Fiestas de Cartagineses y Romanos – Año XXX
 Declaradas de interés turístico Internacional





Saluda de la Princesa Himilce infantil

Saludos Lobetanos,

Soy la Princesa Himilce infantil, o lo que es lo mismo, Elia.

Estoy muy contenta de ser vuestra Princesa Infantil para este XXX Aniversario de nuestras fiestas. Prometo no defraudaros.

Un año más, os felicito por una nueva edición de vuestra revista. Sé que os esforzáis y trabajáis mucho para conseguirlo. Me encanta visitaros, me lo paso muy bien con vosotros.

Finalmente os doy las gracias por vuestro apoyo. Disfruté este año intensamente con vosotros a mi lado. Quiero oíros aullar muy fuerte, que yo acudiré.

Un abrazo muy fuerte de vuestra princesa infantil Himilce.

ARRIBA LOBETANOS!!!

AAAAUUUUUUUUUU

Elia Torregrosa González





Fotos





**POLÍGONO INDUSTRIAL CABEZO BEAZA
C/BERLÍN, ESQ. C/OSLO, PARC. B1
30353 CARTAGENA
APARCAMIENTO GRATUITO**

ATENCIÓN INMEDIATA Tlf.: 968 324 010 (Ext. 1006 y Ext. 1002)





Fotos





ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001
BUREAU VERITAS
Certification



Camar Industrial, S.A.





Fotos





Fotos





SUMINISTRO INDUSTRIAL Y NAVAL
DESDE 1987

TORNILLERÍA - HERRAMIENTAS - SOLDADURA - CARTÓN - JUNTAS - GOMAS
MATERIAL DE PROTECCIÓN LABORAL - MAQUINARIA

DISTRIBUIDORES DE:

LOCTITE - ELECTRODOS ESAB - PFERD - KLINGER - STARRET

C/ VIENA, PARC. 28 P. IND. CABEZO BEAZA - 30353 CARTAGENA . APD. DE CORREOS: 2022

TELÉF. 968 52 41 17 - FAX: 968 52 92 67 - Email: info@hispanomr.es



EMPRESA DE APLICACION
DE PINTURAS EN GENERAL

APISER 82, S.L.

C/ Circonio, parc. 125 - Polig. Ind. Los Camachos

Tlfs. 968 08 18 88 - 968 50 80 04 - Fax 968 50 89 93

30369 CARTAGENA - Murcia



Preparación de superficies:

- Manual, mecánica y chorro de arena
- Aplicación de revestimientos y protecciones en general

ISO 9.001/2008
OHSAS 18.001/2007
ISO 14.001/2004

BUREAU VERITAS
Certification



HIDRASTAR

HIDRÁULICA Y NEUMÁTICA

Fiestas de Carthaginienses y Romanos – Año XXX
Declaradas de interés turístico Internacional





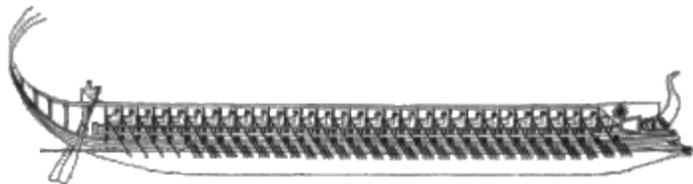
Fotos





Barcos Cartagineses y Romanos

Una potencia que luchó para la hegemonía sobre comercio y rutas en el Mediterráneo fue la cartaginesa. Disponía de una importante flota de guerra compuesta por rápidas embarcaciones con un solo orden de remos, movidos cada uno por dos remeros (monorremes), y por las famosas Penteras. Gracias a los últimos descubrimientos submarinos se sabe que las Penteras eran embarcaciones con dos órdenes de remos, los inferiores movidos por dos remeros y los superiores por tres. Ellos también introdujeron técnicas innovadoras en la construcción naval, como las piezas prefabricadas y numeradas, que facilitaban la labor de los carpinteros y permitían construir muchos más barcos en menor tiempo. En el asedio de Carthago durante la última Guerra Púnica, los Cartagineses fueron capaces de construir más de 200 penteras en menos de tres meses.



En sus viajes de descubrimiento y comercio, los cartagineses rebasaron las columnas de Hércules y establecieron rutas comerciales por la costa de Portugal hacia Inglaterra e Irlanda (ricas en estaño) y por las costas africanas hasta el Golfo de Guinea (ricas en marfil y maderas preciosas).





Reconstrucción de la base naval de Carthago

LOS ROMANOS

Aunque el poderío romano inicialmente fue principalmente terrestre, pronto se dieron cuenta que habían de mejorar y potenciar su flota para poder contrarrestar con las potencias marítimas de otros pueblos, como el cartaginesa. Ya en el 260 a.C. habían construido una flota potente compuesta por 150 embarcaciones (trirremes y quinquerremes). Las dos flotas que principalmente controlaban el Mar mediterráneo y aseguraban la hegemonía romana sobre el fueron: la Classis Misenensis que controlaba la parte oriental del mediterráneo y la Classis Ravennatis que ejercía su poder sobre la parte occidental del Mare Nostrum.

Entre los barcos de guerra los Romanos llegaron a desarrollar varios tipos de barcos:





El Birreme



Embarcación impulsada por dos órdenes de remos y con un mástil en el centro de su eslora. Eran barcos rápidos y maniobrables, de escaso calado, su estrecha pasarela de combate (que albergaba la infantería) y su poderoso espolón en forma de cuerno fueron las características más destacadas y fuertes de este tipo de barcos.

El Trirreme



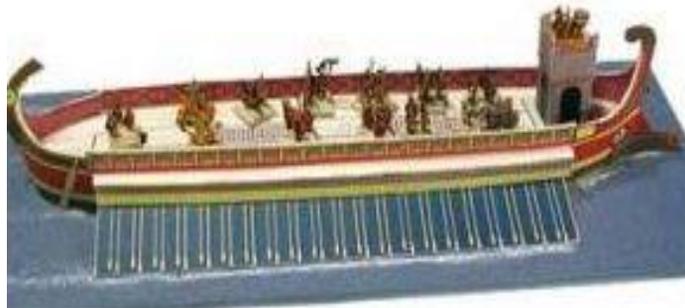
Era una embarcación con tres órdenes de remos de alrededor de 50 m de eslora con una gran vela cuadrada. Podía alcanzar grandes velocidades que eran aprovechadas en el ataque a los barcos enemigos.





Cuando el espolón se clavaba en el barco enemigo dejaban caer el cuervo que era una plataforma de asalto con un gancho que caía en el barco enemigo impidiendo separarse ambas naves. Así unidos los dos barcos, las tropas de asalto pasaban al buque adversario trabándose una lucha cuerpo a cuerpo que terminaba con la captura de uno de los barcos.

El Cuadrirreme



Era una embarcación con dos niveles de remeros, y por lo tanto tenía menor eslora que el quinquerreme, mientras que su manga era aproximadamente la misma. Desplazaba alrededor de 60 toneladas y capacidad para unos 75 marineros. Debido a su gran velocidad y maniobrabilidad fue clasificado como principal embarcación ligera.

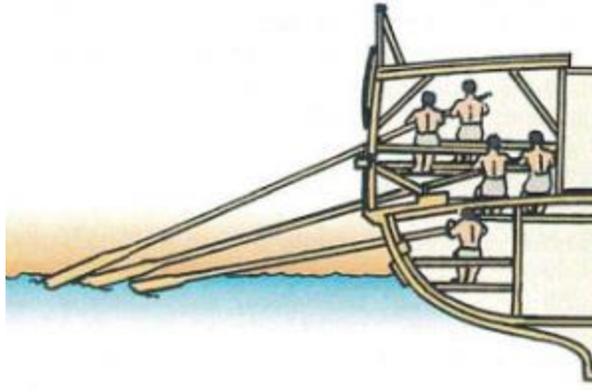
El Quinquerreme

Este tipo de barco se desarrolló a partir del trirreme. Fue usado por los griegos, cartagineses y romanos, desde el siglo IV a.C. hasta el siglo I d.C. Fue adoptado por los romanos después de la primera Guerra Púnica, cuando el Senado decidió potenciar su flota. Transportaba un total de 420 tripulantes (300 eran remeros) y constaba de 90 remos por cada lado, y 30 filas de remeros.

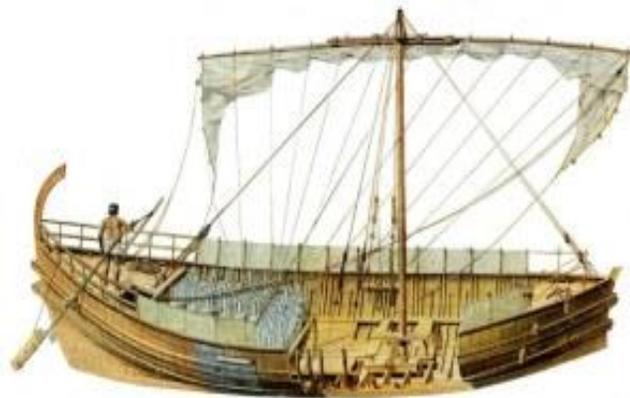




Tenía una eslora de unos 45 metros y una manga de 5 metros al nivel del agua, con la cubierta de 3 metros por encima del mar, y desplazaba alrededor de 100 toneladas.



Barcos Mercantes



También los barcos mercantes tuvieron gran importancia en la economía romana, permitiendo efectuar un comercio de grandes distancias y por todo el mediterráneo. La velocidad de estos navíos que se desplazaban por el mediterráneo, en condiciones de viento favorable, podía alcanzar los seis nudos, recorriendo, según las fuentes escritas, 935 millas náuticas, distancia existente entre Gibraltar y el puerto de Ostia, en siete días.





El sistema de gobierno de estos barcos consistía en dos enormes remos situados en la popa. Estos timones se accionaban por medio de una caña, consiguiendo, con un solo hombre, el rumbo deseado. El velamen de estas naves era generalmente una vela cuadra arbolada en un único mástil. A partir del siglo I d.C. comienza a usarse, según fuentes iconográficas una pequeña vela instalada en un mástil inclinado en la proa del barco. En algunos mosaicos aparecen representadas embarcaciones con tres velas, todas ellas cuadas, e incluso una vela de gavia triangular. Otro accesorio de los barcos eran las anclas, normalmente construidas de madera con cepo, zuncho y uñas de plomo. La capacidad media de carga de los navíos mercantes oscilaba, dependiendo de sus dimensiones, entre 3.000 y las 5.000 ánforas de 26 litros de producto, más 17 o 18 kilos de peso del envase. Esto supone unas 130 a 200 toneladas de carga, a las que habría que sumar el peso de la embarcación para conocer el desplazamiento.

José Andreo Escámez

Fuente





MERCENARIOS DE LOBETANIA



SOLDAMUR

Venta ,alquiler y reparacion de equipos de soldadura.

Consumibles ,antorchas y accesorios para la soldadura.

C/Berlin 11 polg.Ind. Cabezo Beaza Cartagena

Tlf: 968 52 91 32 @: www.soldamur.com mail: comercial@soldamur.com

ziclo:

C/ Bratislava, R-13
Pol. Ind. Cabezo Beaza
30353 Cartagena

e-mail: ziclo@ziclo.es
Tlf. +34 968 08 31 33
Mvl. 601 01 27 42
www.ziclo.es

GRABADOS INDUSTRIALES - IMPRESIÓN DIGITAL- ROTULACION
SEÑALÉTICA INDUSTRIAL - DECORACIÓN DE PAREDES
TRABAJOS CON LED - PUBLICIDAD - SELLOS DE CAUCHO
DISPLAYS - ROLLUPS - SOPORTES PUBLICITARIOS - METACRILATOS

Fiestas de Carthagineses y Romanos – Año XXX
Declaradas de interés turístico Internacional





El oro de Roma

Las minas de las Médulas son unas antiguas explotaciones mineras romanas situadas aproximadamente a 300 metros de la pedanía de las Médulas, perteneciente a la localidad de Carucedo, en la comarca de El Bierzo de la provincia de León. Es una fabulosa obra de ingeniería que está catalogada como la mayor explotación de oro a cielo abierto que existió en todo el Imperio Romano. Aunque no fue la más productiva, ya que para conseguir unos pocos gramos de oro había que remover bastantes toneladas de tierras. Existen otras tres minas a cielo abierto, más pequeñas, a unos 600 metros al sur de las Médulas. En el área de las actuales provincias de Asturias y León se conocen unas 320 minas de oro, todas más pequeñas que las de las Médulas.

Anteriormente a la llegada de los romanos al lugar, ya se realizaban labores mineras en este yacimiento por parte de los pueblos astures que habitaban en pequeños castros fortificados de la zona. Pero en una intensidad mucho menor y con una metodología más básica. Se efectuaba de una forma artesanal mediante batea, extrayendo, limpiando y cribando las arenas auríferas en los meandros y remansos del río Sil. Empleaban casi todo el metal conseguido para elaborar piezas de adorno personal.

Con la llegada de los romanos, los castros astures se convirtieron en campamentos metalúrgicos y sus habitantes en poblaciones sometidas. Se transformó lo que hasta entonces era una explotación a pequeña escala en una explotación intensiva, utilizando principalmente el método de “ruina montium”. El oro se conseguía mediante el desplome de la montaña por la acción del agua.





El paso previo para conseguir que la montaña se viniera abajo era la excavación de una cuidadosa red de galerías interiores, lo que sin duda, requirió la presencia de técnicos cualificados. El resultado final era la creación de un auténtico laberinto en las entrañas de la montaña. Primero se excavaba un túnel principal y a partir de éste se iban abriendo otras galerías secundarias.

El agua se traía desde los ríos y arroyos de montañas más elevadas que la del yacimiento mediante una red de canales excavados en la roca, transportándola a depósitos situados en la parte alta de la montaña hasta llenarlos. Dichos depósitos actualmente ya no existen. Estos canales, cuya longitud se estima en unos 300 kilómetros, tienen una pendiente de entre el 0'6 % y el 1 %. Su ancho es de unos 1'28 metros, excepto en las curvas, de unos 1'60 metros, y su profundidad es de unos 90 centímetros. La construcción de los canales, que en algunos tramos discurren bajo la roca en forma de túnel, fue con diferencia, la obra más difícil y costosa de la explotación. Desde los depósitos el agua se soltaba de una vez y a su paso por las galerías abiertas en el interior de la montaña se conseguía su erosión y derrumbamiento. La fuerza hidráulica arrastraba el conglomerado aurífero, que era conducido hasta los denominados canales de lavado, donde el oro quedaba depositado.

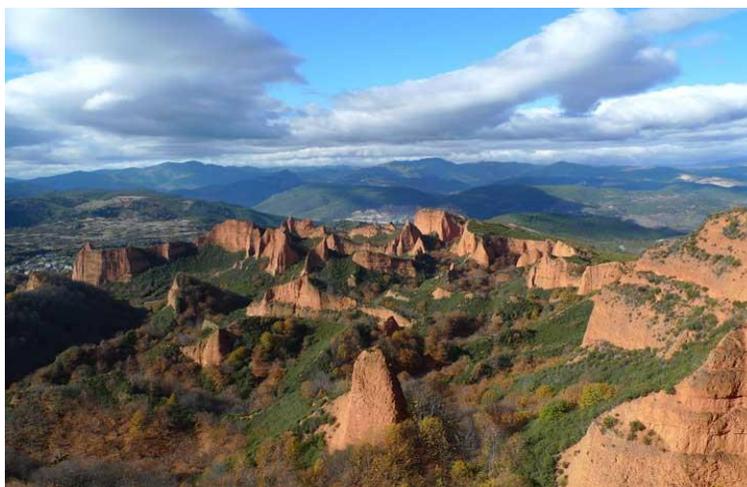
De esta forma los romanos removieron aproximadamente unos 240 millones de metros cúbicos de tierra, reduciendo montañas enteras a barro y oro. Los desmontes mineros producidos alcanzaron 3 kilómetros de extensión máxima y más de 100 metros de profundidad.





El oro extraído se enviaba a Astorga, desde donde se transportaba hacia el sur a través de la Vía de la Plata, por Mérida, Sevilla y Cádiz, para ser embarcado hasta Roma. La explotación del oro está directamente relacionada con la creación por parte del emperador Augusto de un sistema monetario basado en las monedas de oro (el áureo) y de plata (el denario). La producción de oro durante el Imperio Romano estuvo controlada por el Estado y orientada en gran medida a la acuñación de moneda. La evolución y ritmo de la extracción del metal estuvo siempre condicionado por los cambios, necesidades de moneda y devaluaciones de ese sistema monetario, relacionado además con la situación política de Roma.

Su momento de mayor apogeo se produjo en la época del emperador Trajano, entre finales del siglo I y principios del siglo II. El abandono definitivo de las labores mineras llegó en los primeros años del siglo III, coincidiendo con la crisis y las luchas internas por el poder en Roma. Posteriormente el yacimiento no se ha vuelto a explotar. Se estima que durante su existencia debieron intervenir más de 100.000 personas, en un trabajo que debió ser duro y peligroso. La cantidad total de oro extraído pudo rondar los 960.000 kilogramos (más de 900 toneladas).





A pesar de las profundas alteraciones realizadas en el medio natural, también se generaron nuevos ecosistemas que se han mantenido en equilibrio hasta nuestros días.

El resultado de la intervención romana en el territorio a lo largo de dos siglos ha configurado con el paso del tiempo un paisaje único, con restos de la exploración minera, pequeñas colinas de arenas rojizas cubiertas sobre todo de castaños y robles, llanuras artificiales originadas por los restos de las minas que crearon nuevas vías de acceso a la zona, antiguos cauces de los canales que conducían el agua luego reutilizados como caminos de comunicación y trasiego de ganado por los habitantes de la zona, y el lago de Carucedo, que se originó debido al taponamiento ocasionado por los vertidos de la zona de salida natural del agua del valle; más tarde fue un valioso recurso piscícola y hoy día es un humedal protegido. Junto a este lago hay restos de una villa romana, donde se supone que estarían los edificios administrativos de las minas.

La extensión de la superficie de este entorno que se ha modificado debido a la actividad de las minas es de 1.228 hectáreas, desglosados de esta manera: 452 hectáreas de desmontes mineros en tres sectores excavados, 584 hectáreas de estériles acumulados en seis sectores que rellenan antiguos valles y 102 hectáreas correspondientes al lago originado (el lago de Carucedo) y a las zonas sedimentadas aguas arriba de él. Este entorno fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en el año 1997.

José Andreo Escámez

Fuente





La conquista romana de Carthago Nova

La conquista romana de Carthago Nova en el año 209 a.C inaugura un proceso de cambio en el tradicional sistema de comercio, llevado a cabo por los cartagineses. Los nuevos colonizadores generalizaron el uso de la moneda y propiciaron el aumento del comercio exterior, logrando con ello un vertiginoso progreso de la ciudad de Carthago Nova.

A partir del siglo II a.C se configuraron en Hispania dos grandes áreas de comercialización diferenciadas, aunque no excluyentes, en torno a los puertos de Emporiae-Tarraco, en el NE, y Carthago Nova, que controlaría el Sur y Sureste mediante una red redistribuidora de rutas de cabotaje y puertos secundarios. Las excelentes condiciones naturales y estratégicas del puerto de Carthago Nova permitieron la salida de materias primas a Roma, Norte de África, Sicilia, la Galia y otras regiones del Mediterráneo Oriental. Desde Carthago Nova partían naves cargadas de ánforas con trigo, aceite, sal, salazones de pescado, garum, cordajes de esparto y, especialmente, plomo y plata extraídos de la galena argentífera abundante en las minas de las sierras cartageneras. En cuanto a las importaciones, al puerto de Carthago Nova llegaba toda suerte de objetos manufacturados, tales como vajillas cerámicas, vinos itálicos, objetos de arte, mármoles ornamentales y abalorios procedentes del Egeo, Italia y Norte de África, en particular de grandes centros comerciales como Corintio, Rodas y Delos.





Los pecios de Escombreras

Los pecios hallados en las inmediaciones de la isla de Escombreras, datados entre los siglos II a. C y III d.C, revelan la evolución comercial del puerto de Carthago Nova hasta convertirse en un auténtico centro comercial en el Mediterráneo:

Escombreras I: Fechado en el año 150 a.C, es un barco de mediano tamaño con una carga de un millar de ánforas de vino procedentes de Nápoles. Los arqueólogos destacan que este cargamento respondía a las primeras demandas comerciales y de abastecimiento del ejército romano y de los colonos en los primeros momentos de la dominación romana.



Escombreras II: Fechado en el siglo I a.C, el cargamento es más abundante y variado que el anterior, con numerosas ánforas de vino, vajilla italiana, lámparas de aceite y plomo procedente de Cartagena. Carthago Nova ha evolucionado comercialmente y ya no es sólo centro receptor de mercancías, sino que es capaz de redistribuirlas e incluso aportar nuevas cargas a la flota de cabotaje, que daría servicio a una amplia zona costera.





Escombreras III: Pecio de finales del siglo I a.C cargado de vino procedente de Hispania. Según los arqueólogos Alonso y Pinedo, en este momento Hispania ya es el granero y el viñedo del Imperio Romano, aunque sin llegar a mostrar aún todo su potencial comercial.

Escombreras IV: Fechado entre los siglos I y III, el naufragio estaba cargado de aceite, vino y salazones, todos procedentes de la Bética. Según los arqueólogos, el destino del navío podría haber sido la propia Roma, las guarniciones de Germania a través del Ródano y el Rin e incluso las islas Británicas. Carthago Nova es en este momento uno de los puertos más importantes y dinámicos del Imperio Romano.

José Andreo Escámez

Fuente





Los fenicios, los grandes navegantes de la historia

Los Fenicios era una cultura volcada al mar, y de él hicieron una forma de vida. Este pueblo llevo a cabo un desarrollo de las técnicas de navegación a puntos hasta entonces insospechados.

No cabe duda de que los fenicios fueron los mejores navegantes de la antigüedad, los cuales llegaron a disponer de la tecnología naval más avanzada de sus contemporáneos.

Los autores clásicos reconocían esta superioridad, como escribió Pomponio Mela. Este autor del siglo I y natural de la Bética, dijo de ellos:

“.....ellos inventaron las letras y otras obras de la literatura y de las artes, como recorrer los mares con sus naves, combatir sus escuadras y gobernar a los pueblos, así como el despotismo y la guerra...”.

Este pueblo de marineros ,que vivían de cara al mar, supieron desarrollar técnicas de navegación hasta entonces desconocidas, gracias a los conocimientos náuticos heredados de los Pueblos del Mar .A partir de la invasión de estos pueblos enigmáticos y su posterior fusión con los habitantes del Líbano, los fenicios consiguieron pasar de una navegación casi exclusivamente de cabotaje, hacia una navegación de altura .Ello fue posible al conseguir construir los barcos de quilla, ya empleados por Creta, lo que fue fundamental para que pudieran llevar a cabo sus empresas comerciales por todo el Mediterráneo .Estas empresas comerciales constituyeron la actividad principal de las ciudades fenicias de la antigüedad, consiguiendo abrir y controlar mercados en todos los puntos del Mediterráneo Ello permitió que, durante un largo periodo de tiempo, en torno a tres siglos, ejercieron un férreo monopolio comercial y mercantil, de todo del Mediterráneo.





Para lograr estos objetivos, los fenicios fueron expertos constructores náuticos, considerados los mejores de su tiempo, por otros pueblos del Mediterráneo, con los que competía, como eran egipcios y pueblos del Egeo. Empleando maderas muy resistentes, procedentes de la riqueza forestal de la que hacían gala, como era el encino, ciprés, pino y sobre todo cedros, lograron crear una poderosa flota mercante y guerrera, envidia de todo el Mediterráneo. Esta materia prima forestal, existía casi exclusivamente en los montes del Líbano, mientras que por el contrario era deficitaria en las costas de Asia y África. Era tanta la fama de estos constructores navales, que pronto otros pueblos recurrieron a ellos para que les construyeran las unidades navales de sus flotas, pudiendo afirmar que los fenicios se convirtieron en exportadores de barcos. En este sentido, el Faraón Sachare, en el año 2600 a. c., hizo un encargo a los fenicios de unos cuarenta barcos construidos en madera de cedro.

Hacia el 2000 a. c., los ingenieros fenicios eran capaces de construir magníficas naves mercantes con gran capacidad de carga y naves de guerra de enorme tamaño y de superior efectividad bélica que las que construían griegos y egipcios. Sus innovaciones técnicas en el complejo espectro de la ingeniería naval fueron muchos y novedosos, como el calafateado de estopa recubiertos de brea de los cascos, planchas de metal, velas de lino, timones, sistemas alternativos de propulsión, como eran las filas de remeros, y los espolones de proa. Además construyeron y emplearon planchas de madera de ciprés, mástiles de cedro, remos de encinas y cubierta hecha de boj.

Las naves de guerra fenicias, entre sus funciones se encontraban la de escoltar a las naves mercantes, las cuales iban cargadas de apreciadas mercancías. Estas naves eran de estilizadas líneas y muy aerodinámicas, lo que le confería a la embarcación mayor velocidad.





Los ingenieros fenicios lograron desarrollar diferentes modelos de embarcaciones en función de la actividad a la que estaba destinada, así existan navíos mercantes, destinados, como es lógico, al comercio, de forma más bien redondeada o rechoncha, y las naves de guerra, mucho más aerodinámicas, de casco ligeramente afilado, con forma de huso, más rápidos y de mayor maniobrabilidad.

El barco mercante fenicio por excelencia era el Gaulos (bañera), nombre dado por los griegos y era una nave de forma redonda y robusta con una eslora de entre 25- 30 m ,7 m de manga y 1,5 mts de calado aproximadamente ,desplazando fácilmente una capacidad de carga superior a las 100 toneladas .Esta embarcación estaba calafateada con estopa recubierta de brea negra por completo ,lo que llevo a Homero a definirlos como “naves negras”. En el centro de la embarcación se alzaba un solo mástil o palo maestro, generalmente de cedro ,con una verga que sostenía una vela de forma rectangular confeccionada en lino y sustentada por una docena de brioses (cuerdas).Esta vela era fácil de orientar para captar y aprovechar el viento, gracias a unas brazas o cabos amarrados al extremo de la verga .Este sistema de velamen , no fue sino una ingeniosa adaptación de las velas que empleaban los egipcios en sus desplazamientos por el Nilo .Este sistema consistía en reducir la altura del mástil , lo que otorgaba mayor estabilidad a la nave , a la vez que le daba movilidad a la verga . La nave en cuestión, era fácilmente gobernable gracias a sendos timones de madera, a modo de remos, situados uno a proa y otro a popa, a la altura de los costados, junto a un bauprés ubicado asimismo en proa con una vela de pequeño tamaño.





A lo más alto del mástil se accedía por medio de una escalera de gato realizada en cuerda y asida a lo largo del mástil. Otra nave ideada para el transporte de mercancías eran los Hippioi, designada así por los griegos por poseer un mascarón de proa, denominado pateco, que representa la cabeza de un caballo. Estas embarcaciones, que se desplazaba por medio de un sistema mixto de vela y remo, eran de un tamaño más reducido que el Gaulos .Al igual que este, contaba con un solo mástil central ,con vela de lino rectangular .Ambos navíos contaban con un ancla hecha de piedra y madera y que servía, como es lógico, para fondear la embarcación .Como hemos dicho, además de disponer de propulsión a vela ,contaba con series de remos que se empleaban para desplazar la embarcación en caso de falta de viento o simplemente para maniobrar en los puertos.

Estas naves debían contar con una tripulación en torno a la veintena de tripulantes, incluido el piloto y el capitán o armador. Las naves de guerra fenicias eran de las mejores de la antigüedad y a diferencia de los Gaulos y los Hippioi, estos navíos de guerra poseían un casco alargado y aerodinámico de proa recta, a modo de huso, poseyendo lógicamente una mayor velocidad .Estos barcos poseían un puente superior o castillo de popa ,elevado, que se protegía con escudos y que servía para el resguardo y protección de los tripulantes, así como para guardar los aparejos .Arrancando del centro del casco se elevaba un único mástil central, que sustentaba una vela rectangular, la cual en caso de batalla se recogía para facilitar las maniobras de la tripulación .En ese momento el papel de los remeros jugaba un papel fundamental dependiendo de ellos la propulsión de la nave .Los remeros fenicios, a diferencia de otros ejércitos del momento, no solían ser esclavos ya que en la batalla necesitaban hombres en los que confiaran para el buen gobierno de la embarcación .Los remeros solían ser originarios de las ciudades de Arwad y Sidon.





Los cascos de los navíos de guerra fenicios, estaban acabados en un poderoso espolón alargado y acabado en punta que se recubría de bronce (innovación técnica del año 800 a. c), con el que embestían a las naves enemigas en el combate abriéndoles grandes vías de agua. Existían dos modelos de barcos de guerra fenicios los birremes y los trirremes, según se colocaran los remos en dos o tres órdenes en puentes superpuestos. En el siglo VIII a. c los fenicios ya construían trirremes, siendo los primeros en construir este tipo de naves, haciendo gala de su magnífica industria naval. La forma de hacerlo fue simple, a los birremes les añadieron una nueva fila de remos que sobresalía mediante un saliente situado en la parte superior del casco. Los griegos y romanos empleaban quinquerremes, aunque lo más lógico es pensar que estos navíos no contaran con cinco filas de remos, sino que más bien, cada remo tuviera asignado cinco remeros.

Los fenicios también fueron pioneros en la construcción de naves en serie, ya que solían almacenar en sus arsenales las diversas piezas de que se componían, para en caso de necesidad, proceder a su ensamblaje de forma rápida y disponer así de una numerosa flota, ya fuera de guerra, ya fuera comercial. Desgraciadamente carecemos de ejemplos de naves fenicias, ya que muy pocas han llegado hasta nuestros días y las que lo han hecho dejan mucho que desear en cuanto al campo de la conservación. Como ejemplo, podemos mencionar el relativamente reciente (1988) descubrimiento de dos naves fenicias en Mazarrón (España). La primera de ellas estaba completa tan solo en un 40 %, y puede tratarse de una embarcación del año 2600 a . c , de unos 8 m de eslora por 2 m de manga, que se hundió irremediablemente y donde ha permanecido soterrada unos 2500 a .c sometida a unas ideales condiciones de conservación.





En 1993 se pusieron en marcha las primeras campañas de intervención arqueológica que obtuvo como resultado la puesta en valor de innumerables fragmentos cerámicos de diversas tipologías de recipientes, en su mayor parte fenicios, así como algunas piezas metálicas, como un anillo de plata y una punta de flecha también fenicias. Los objetos más antiguos fueron datados en el año 625 a . c. Especialmente interesante fue la aparición de diversas partes de la nave, como un fragmento de unos 4 m perteneciente a una quilla, un fragmento del casco constituido por 9 tablones incompletos, cuatro fragmentos de cuadernas, así como varios restos de sogas petrificadas.

La segunda embarcación apareció en las proximidades de la anterior, bajo la arena a unos dos metros de profundidad, en posición de navegación y completa en un 90% de la totalidad del navío. Esta nueva embarcación, datada también en torno al 2600 a. c, sorprendió aún más, al ser descubierta con parte de la carga que portaba en su interior. El estado en que se ha hallado este pecio, convierte el hallazgo en un descubrimiento único. Ello unido a la más que probable posibilidad de extraer la nave casi completa, ha llevado a una ralentización de las actuaciones arqueológicas en espera de poder contar con el presupuesto y los medios técnicos necesarios para conseguir el éxito del proyecto.

Pero los fenicios no solo eran extraordinarios ingenieros navales, sino que además conocían técnicas de navegación, en muchos casos pioneras, de las que solo ellos tenían conocimientos y que se preocupaban de mantener en secreto al igual que sus rutas.





Los fenicios desconocían la brújula, lo que les obligaba a navegar de día, bordeando la costa, sin perder de vista el litoral, en breves etapas al principio, atracando de noche en puntos de la costa, practicando una navegación de cabotaje. Inicialmente, estos marinos fenicios se guiaban y orientaban siguiendo los accidentes orográficos costeros, como eran penínsulas, estuarios, cabos o simples salientes costeros que recortaban las costas mediterráneas. Esta navegación de cabotaje, la practicaron los fenicios hasta el siglo XI a. c, siendo a partir de esta fecha cuando los fenicios deciden adentrarse en aguas lejanas, como Creta, Sicilia, Cerdeña, llegando hasta la misma Península Ibérica. Las escalas nocturnas tenían lugar en atracaderos costeros, separados unos de otros, por un día de navegación. Con el transcurrir del tiempo se extendió su funcionalidad, convirtiéndose en puntos de comercio con la población indígena y como lugares de almacenaje de sus mercancías.

Sus singladuras, aunque como se ha dicho, solían hacerlas de día, para orientarse mejor, en ocasiones, también navegaban de noche, orientándose entonces por las estrellas, siguiendo la constelación de la osa mayor o estrella fenicia, como se conocía en la antigüedad, o empleando tablas de distancia que habían elaborado al efecto. Los fenicios eran perfectos conocedores de la astronomía y aplicaron dichos conocimientos astronómicos a la navegación. Según Plinio estos conocimientos fueron heredados de los caldeos.

A través de la observación nocturna del cielo, conocieron la posición de las estrellas en él, consolidaron su conocimiento astral. Todo ello ponía a disposición de estos intrépidos marineros la posibilidad de embarcarse en largas etapas, regresando sin problemas al punto de origen, salvo problemas derivados del estado del mar.





Para autores , como Luzón Nogue, la orientación a través de las estrellas fue fundamental para que las naves fenicias pudieran recalar en las costas más occidentales del Mediterráneo, creándose rutas, tanto de ida como de vuelta, a lo largo de las cuales y a partir del siglo VIII a . c, se establecerían las numerosas colonias griegas y fenicias.

Pero también pusieron en práctica su ingenio a la hora de navegar de noche por un mar inhóspito, como deja constancia el historiador griego Arato (315 a. c), el cual afirma que los marinos fenicios empleaban en sus navegaciones nocturnas , unas ánforas horadadas que colocaban colgadas en la proa de sus naves y que servían para iluminar el recorrido .En este sentido los navegantes cananeos ganaban una batalla a sus rivales griegos , ya que mientras que con este sistema innovador los fenicios podían avanzar de noche , los griegos continuaban empleando la navegación de cabotaje.

También eran perfectos conocedores del régimen de vientos, de los accidentes orográficos costeros, del régimen de las corrientes marinas, sabiendo en qué momento eran más propicias y como aprovecharlas.

Esta expansión marítima y comercial fue posible gracias a una evolución tecnológica de sus embarcaciones. Cuando se carecía de visibilidad, como eran los casos de niebla o cuando se perdía la orientación en el mar, empleaban un ingenioso sistema de palomas amaestradas.

Todas estas técnicas de orientación náutica no son excluyentes, es decir, es muy probable que todas ellas fueran contemporáneas en su empleo, y se utilizaran indistintamente, según las necesidades y los objetivos de cada momento.





Por otro lado, naves comerciales fenicias poseían una velocidad de entre dos y tres nudos, pudiéndose navegar en un día en torno a las 50 millas náuticas. Según cálculos estimados, un trayecto entre las costas libanesas y las columnas de Hércules podría durar unos dos meses. En este sentido hay que tener en cuenta que las empresas náuticas comerciales fenicias tenían lugar en los meses más benignos del año, aprovechando el buen tiempo de la primavera y el verano, por ello se realizaban entre los meses de marzo y octubre. Estas campañas comerciales se inauguraban con una ceremonia de tipo religioso, encomendando a los dioses el éxito del proyecto y solicitando su bendición. Las naves de guerra, en cambio, se mantenían activas todo el año, con el fin de proteger las costas y los puertos así como para hacer frente a la piratería.

Se ha atribuido a los fenicios ser autores de la difusión de innumerables historias sobre monstruos marinos y personajes míticos y fantásticos, con el único propósito de infundir temor a sus rivales y disuadir a otros pueblos a emprender expediciones marítimas y mantener en secreto sus rutas.

Era tal su espíritu emprendedor y el dominio que tenían de los mares, que en el año 600 a.c, marinos fenicios llevaron a cabo la circunnavegación del continente africano por encargo del faraón Neco II. Estos intrépidos marinos partieron del Mar Rojo y regresaron por el estrecho de Gibraltar invirtiendo en la expedición en torno a tres años, realizando tan solo dos escalas en época invernal, adelantándose en esta empresa a sus rivales los griegos, los cuales debieron esperar al año 635 a. c , fecha en la que Coleo de Samos llegó a entablar relaciones con el Reino de Tartessos .Para lograr la exitosa hazaña de su expansión mediterránea, los fenicios contaron con notables puntos de partida, como eran los puertos de Biblos o Al-Mina, pero sobre todo de Tiro y Sidón , auténticos protagonistas en esta conquista del Mediterráneo.





Contamos con numerosas representaciones icnográficas donde se nos describe estas naves fenicias en diversas monedas (siglo IV acá), relieves, terracotas, anillos, o pintados sobre cerámica.

Según Heródoto en su Historia IV 42, 2 – 43, 1, el rey egipcio encargo la empresa a unos navegantes fenicios que partiendo del mar eritreo y navegando por el mar del sur, consiguieron circunvalar África. Estos intrépidos aventureros, atracaban al final del otoño en un lugar de la costa de libia trabajando la tierra hasta que esta daba su fruto y una vez aprovisionados, levaban anclas y proseguían su ruta arribando a Egipto al tercer año de travesía.

José Andreo Escámez

Fuente





Puertos púnicos de Cartago

El término puertos púnicos de Cartago sirve para designar a los antiguos puertos de la ciudad de Cartago que estuvieron en funcionamiento durante la Antigüedad.

Cartago era ante todo una potencia que se podría denominar Imperio de los mares, es decir, una talasocracia,¹ cuyo poder se basaba principalmente en la magnitud de su comercio. Los cartagineses no eran los únicos que seguían esta política de dominio de los mares, ya que varios de los pueblos de la Antigüedad «vivieron por y para el mar».

Producto de una colonización oriental, Cartago o Qart Hadasht (Ciudad Nueva) tiene su origen en la hija del rey de la ciudad de Tiro, Dido. Esta princesa tiria fue la fundadora y la primera reina de la ciudad en el 814 a. C. (fecha convencionalmente más admitida) tal y como relata su leyenda recogida en la Eneida.

Cartago no fue la primera colonia fenicia en la costa norteafricana, puesto que Útica había sido fundada aproximadamente en 1100 a. C. Más allá de su origen, la ciudad dominó ampliamente toda la cuenca occidental del mar Mediterráneo, desarrolló su hinterland africano, que llegó a su fin cuando tuvo que enfrentarse a un poder entonces emergente, la República Romana, potencia que provocó su caída definitiva. Debido a su identidad, Cartago fue punto de anclaje entre las dos cuencas del Mediterráneo, la parte oriental, la cuna de Fenicia, y la parte occidental, espacio de su expansión y de su caída.





Los puertos de una ciudad de tales características, que suponían el punto de comunicación más importante con el exterior, revisten en consecuencia y en dicho contexto una importancia fundamental en la historia de Cartago. Su historia está documentada en una fuente esencial, Apiano, un historiador de la Antigua Grecia, que vivió en el siglo II a. C. A pesar de su descripción, la localización de los puertos fue obra de las excavaciones arqueológicas iniciadas en los años 1970.

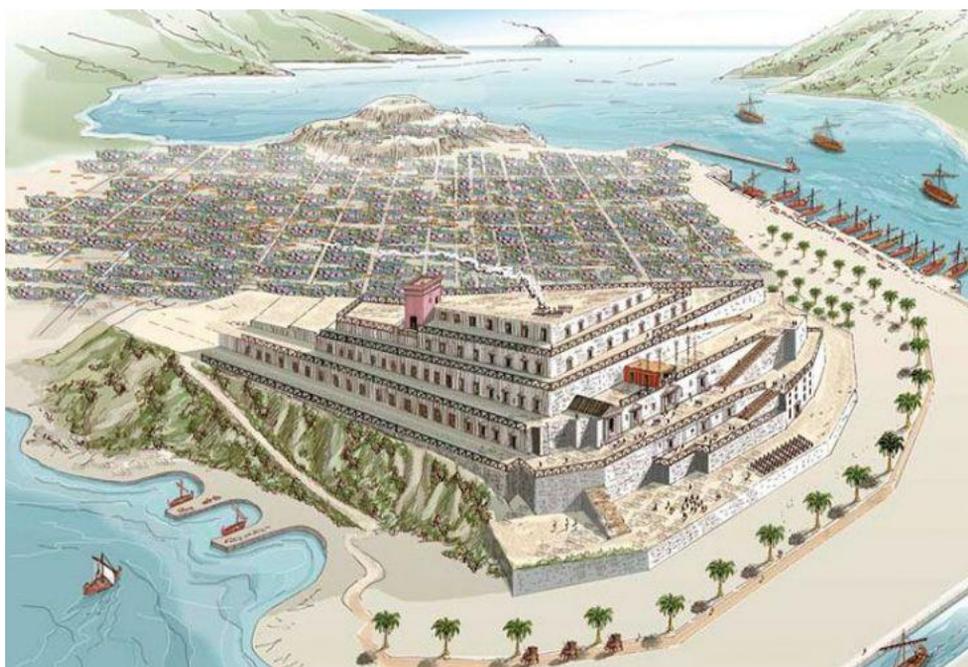


Los fenicios no confiaban al azar la elección de una nueva colonia en un lugar determinado. La ubicación de la nueva población debía responder a una serie de peculiares exigencias, relacionadas con su defensa y sobre todo con sus características portuarias. Era necesario que los barcos mercantes pudieran entrar con facilidad en el puerto y que el viento contrario no imposibilitara el acceso al mismo. Con este fin, la elección del cabo era particularmente importante. Además, la ubicación del puerto debía ofrecer, por sus características físicas, una defensa fácil, por lo que los colonos solo tenían que aumentar las defensas naturales para garantizar la seguridad.





La ubicación de la Nueva Ciudad respondía particularmente bien a estas dos exigencias. La zona de embarque estaba formidablemente protegida gracias a la oportuna localización del promontorio Sidi Bou Saïd, la propia ciudad en strictu sensu. Estaba situada en el exterior de la fachada marítima, entre dos extensiones de agua (los actuales Lago de Túnez y Sebkhha Ariana), y el interior estaba interceptado por una sucesión de colinas, que formaban una línea defensiva natural.



Apiano, autor del siglo II d. C., se basó en la obra de Polibio, quien asistió a la caída de la ciudad de Dido, y cuyo texto se ha perdido. Su descripción es muy importante, aun cuando plantea en ocasiones más preguntas que respuestas. Se trata de un texto que aborda temas concretos de la historia antigua.





“Los puertos de Cartago estaban dispuestos de tal modo que los navíos podían pasar de uno a otro; accedían desde el mar por una entrada de unos 21 m de anchura, la cual se cerraba con una cadena de hierro. El primer puerto, reservado a los mercantes, estaba provisto de numerosos y variados amarres. En medio del puerto interior había una isla. La isla y el puerto estaban bordeados por grandes muelles. A lo largo de estos muelles había hangares, que podían albergar 220 barcos de guerra, y sobre los hangares se levantaron almacenes para los aparejos. Delante de cada hangar se elevaban dos columnas jónicas, que daban a la circunferencia del puerto y de la isla el aspecto de pórtico. En la isla se construyó un pabellón para el almirante, y de dicha construcción partían las señales de las trompetas y las llamadas de los heraldos. Desde ahí, el almirante ejercía su vigilancia. La isla estaba situada enfrente de la entrada y se hallaba a mayor altura: así el almirante veía lo que ocurría en el mar, mientras que los que llegaban de más allá no podían distinguir con claridad el interior del puerto. Los arsenales eran invisibles incluso para los barcos mercantes: éstos estaban rodeados de un muro doble y dotados de puertas, las cuales permitían a los mercantes pasar del primer puerto a la ciudad sin que pudieran atravesar los arsenales.”

En su máximo apogeo, Cartago fue una gran ciudad, con alrededor de 400.000 habitantes y edificios de hasta siete alturas. Durante los siglos de mayor esplendor, Cartago estuvo casi siempre gobernada por una oligarquía de ricos mercaderes, aunque hubo una etapa antigua de monarquía. La organización política cartaginesa durante la mayor parte de la historia del Estado púnico se basó en un sistema republicano. Aristóteles, en su obra Política, señaló que Cartago tenía «una buena constitución, más completa que la de otros muchos Estados». Gracias al papel del Senado se conseguía equilibrar la ambición de las familias más poderosas.





En este sentido fue muy importante la creación del Consejo de los Ciento Cuatro, una especie de tribunal supremo, en la que una serie de personas vigilaban la actividad de los sufetes —los miembros del Senado—, que pertenecían en su gran mayoría a la aristocracia. El Consejo trató de prevenir la acumulación de poder en manos de pocas familias, repartiéndolo entre todos los sufetes y vigilando la actividad del Senado.

Durante toda su historia, los gobernantes cartagineses decidieron primar la actividad marinera y mirar hacia el Mediterráneo, dando la espalda al desierto que tenían detrás. Irónicamente, en sus dos primeros siglos de existencia, Cartago no tuvo puerto. El propio relieve de la ciudad otorgaba una amplia playa en la que los barcos podían atracar y que facilitaba la carga y descarga de mercancías. Conforme la actividad comercial se fue consolidando como primera fuente de riqueza para la urbe, las instalaciones portuarias fueron mejorándose, hasta terminar construyendo un macro-puerto comercial y militar del que todavía hoy quedan vestigios. Desde la ciudadela fortificada de Byrsa, en una colina cercana a la costa, se vigilaba y administraba la urbe.

El imperio que estableció Cartago era una talasocracia, es decir, un imperio marítimo. En pocos puntos de sus dominios los cartagineses se adentraron en el continente (algo al sur del actual Túnez y al norte de lo que hoy es Andalucía), de modo que la mayor parte eran enclaves portuarios. Si bien Cartago no era oficialmente la ciudad capital de este imperio, sí lo era de facto. En su Senado se tomaban las decisiones más importantes y desde su puerto partían las flotas más grandes.





Se conoce como «Puertos púnicos de Cartago» a la zona portuaria de la antigua ciudad. Era un complejo de muelles con una particularidad: estaban fortificados. Las ilustraciones que se han hecho para intentar imaginar cómo era esta zona de Cartago son muy llamativas, y reflejan un puerto realmente único en el mundo antiguo. Constaba de dos zonas: una dársena rectangular que hacía de puerto comercial y otra dársena circular para los navíos de guerra. Ambos espacios estaban conectados por un canal artificial, por el que pasaban y se mezclaban buques mercantes y militares.

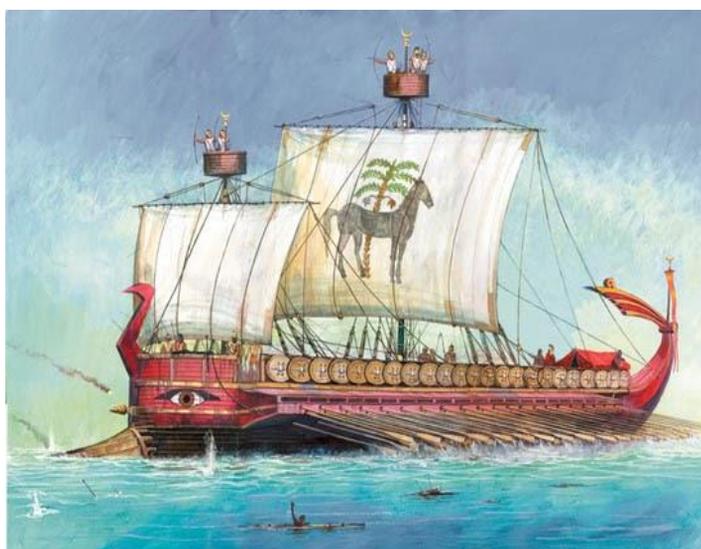
El puerto comercial estaba rodeado de almacenes y muelles para la descarga de cajas, sacos y toneles. Podemos imaginarlo bullicioso, envuelto en gritos de los vendedores y en el ruido crujiente de la madera. Cada mañana llegarían sacos de trigo, redes llenas de pescado y jaulas con esclavos de otras costas. Era el corazón económico de la ciudad más importante del Mediterráneo. La entrada al puerto tenía veintiún metros de anchura, lo que permitía el paso de varios barcos al mismo tiempo, y se podía cerrar con un sencillo mecanismo consistente en una cadena de hierro. Herodoto apuntó que los barcos mercantes cartagineses podían recorrer 100 millas por día y que contaban con una tripulación de unos veinte hombres.

Una vez atravesada la zona de amarres mercantes, la dársena rectangular se abría en una especie de plaza de agua rodeada por un porche de columnas jónicas que hacía las veces de puerto militar. Con unos 330 metros de diámetro, en su muelle circular cabían hasta 220 barcos de guerra. Una isla techada en el centro de esta plaza acuática servía como muelle de reparación de barcos y como sede del Almirantazgo. Desde este edificio en medio del agua se dirigía la estrategia naval y se dibujaban las líneas de exploración que seguirían los barcos cartagineses.





El famoso puerto púnico de la ciudad era una obra de ingeniería digna de admirar, una de las instalaciones portuarias más impresionantes de la historia. Una magnífica entrada a la ciudad, eficaz para la organización de la flota y preparada para la defensa. Y si bien su propia existencia está todavía envuelta en misterio y discusión historiográfica, las excavaciones realizadas a partir de 1975 demostraron que las dos lagunas que hay junto al mar en el cabo norte de la ciudad de Túnez son el resto de los puertos cartagineses. Se encontraron trozos de cerámica que confirmaron la datación del siglo II a. C. y que probaron la presencia de la civilización púnica.



En las Historias de Polibio, escritas por este historiador griego entre los años 164 a. C. y 146 a. C. se dice que la flota cartaginesa llegó a tener 350 naves, entre las que se contaban pentecónteras de cincuenta remeros o los famosos trirremes de ciento setenta remeros y 36 metros de eslora. Aunque, sin duda, la joya de la marina cartaginesa era el quinquerreme.





El diseño titánico de este buque debía impresionar tan sólo con su presencia. Cinco filas de remos para mover un gigante de madera que transportaba a 400 hombres, la mayoría de ellos los propios remeros. Un destacamento de entre 70 y 120 soldados podía ser movilizado gracias al quinquerreme. Tal bestia surcó el Mediterráneo conquistando costas y asaltando puertos. Cuando los romanos consiguieron capturar uno de los quinqueremes cartagineses el Senado mandó imitarlos y construir un centenar. Sin embargo, nunca pudieron igualar a la técnica y eficacia púnica, según cuenta Polibio.

Gracias a estas embarcaciones, los cartagineses fueron durante siglos los dueños absolutos del mar, tanto comercial y como militarmente. No tuvieron rival e impusieron su comercio sobre los demás pueblos mediterráneos. Basaron su imperio en el control de enclaves asociados y vasallos, y formaron sus ejércitos mediante mercenarios, aunque las tripulaciones de las naves estaban formadas exclusivamente por cartagineses.

Todo este poder púnico era visto con recelo por Roma, el nuevo Imperio que crecía en el Mediterráneo. Los historiadores coinciden en que el casus belli de las Guerras Púnicas —o Guerras Romanas según los cartagineses— fue el conflicto de intereses geopolíticos que mantenían ambos imperios. El Mediterráneo Occidental era demasiado pequeño para dos imperios tan grandes.





El puerto de Cartago envió flotas enormes a las costas de Sicilia para librar la Primera Guerra Púnica, que fue principalmente naval. En la Batalla de las Islas Eolias se demostró el poderío marítimo de Cartago, que aplastó a los trirremes romanos. También en la batalla de Drépano los quinquerremes cartagineses se llevaron la victoria. Sin embargo, en tierra, el general Amílcar Barca sólo cosechó derrotas. Roma ganó la Primera Guerra Púnica, y entonces Cartago dirigió la mirada de sus ambiciones expansionistas hacia la península ibérica. Ocupó con un ejército de mercenarios el sur de la actual España y tomó también las islas Baleares y la costa norte de Marruecos.

En el año 219 a. C., Aníbal, hijo de Amílcar, inició la Segunda Guerra Púnica atacando Sagunto, ciudad aliada de la República romana. Con treinta y siete elefantes atravesó los Alpes y recorrió el norte de Italia, lo que hizo saltar las alarmas en Roma. Al igual que su padre, perdió la guerra. Tras la famosa Batalla de Zama, Aníbal huyó de vuelta a Cartago. Este fue el principio del fin de Cartago como centro de poder. Roma impidió que la ciudad volviera a construir una flota y forzó su completo desarme militar. El puerto quedó inservible y ya no se construyeron más quinquerremes.

José Luis Truque Hernández

Fuente





Alma Carthaginesa

Es el momento de declinar el día,
el sol corre presuroso a esconderse,
tonos rojizos y anaranjados en el horizonte,
se funden en un mar de azul envejecido
que ha gastado su intensidad durante el día.

Es el momento del silencio calmado,
del perfume sin nombre,
es donde entorno los ojos
y como si un sueño soñado fuera,
escucho los ecos de lo que fue mi ciudad,
trimilenaria, la Qart Hadast del ayer.

La que se oculta entre las piedras,
la que habla entre los silencios
de tantas voces acalladas por batallas,
de historias jamás contadas,
de gentes que me precedieron,
de mis raíces mastienas.

Hacer un viaje al recuerdo,
sentir la brisa marina,
de esa ventana al mar
que es nuestro puerto,
repleto siempre de navíos
que agitan velas y pendones,
dispuestos a emprender batallas
allá donde los lleve el viento.





Pasear por sus calles bulliciosas
mirando a los que hacen su trabajo,
ya sean comerciantes, artesanos o guerreros,
mercenarios que se venden al mejor precio,
adoradores de dioses, caudillos
y hasta reyes, príncipes y sus herederos.

A todos ellos acaricia mi mirada,
un poco de su vida vivida llevo dentro.

Mi alma carthaginesa,
mi alma enamorada de esta ciudad.

Por la historia nombrada de mil maneras,
permaneciendo siempre su esencia,
aunque vaya gastando su tiempo,
en el despertar de septiembre,
lucirán dos coronas.
Qart Hadast será Carthago Nova.

Elena Fajardo





Fiestas de Carthagineses y Romanos – Año XXX
Declaradas de interés turístico Internacional

