

M<sup>a</sup>. Carmen Berrocal Caparrós, José Pérez Ballester

## Puertos y fondeaderos de la costa murciana: dinámica costera, tipología de los asentamientos, interacciones económicas y culturales

### Rasgos morfológicos del litoral murciano<sup>1</sup>

La franja litoral murciana se extiende con una extensión de 258 km desde la desembocadura del río Segura, límite natural con el País Valenciano, hasta la provincia de Almería en el extremo oriental de Andalucía (fig. 1). La accidentada morfología de este tramo costero surestino de compleja estructura geológica, se encuentra principalmente condicionada por las estribaciones orientales de los sistemas béticos que se manifiestan con la presencia de numerosas sierras que discurren junto a la línea costera orientadas de SW a NE, hasta sumergirse en el saliente del Cabo de Palos.

Este relieve ha conformado una singular orografía caracterizada por una serie de valles, corredores y depresiones intermedias, tanto litorales como prelitorales, que determinan una franja costera muy compartimentada y con un medio natural muy favorecedor para el asentamiento humano. La zona litoral permite una sectorización en cuanto a sus rasgos morfológicos: un sector meridional de costa rocosa desde Cabo de Palos hasta Almería y otro septentrional formado por el litoral bajo y arenoso que incluye playas, dunas y saladares en el entorno de la laguna costera del Mar Menor.

Este contraste también se refleja en las características de la plataforma continental<sup>2</sup>, que desde Cabo de Palos hacia el sur se presenta reducida con una anchura entre 6 y 10 km, mientras que desde Cabo de Palos hacia el norte es una plataforma bien desarrollada y que se ensancha considerablemente hasta los 32 km en los Escull del Mojón.



Fig. 1 - Sureste de la Península Ibérica (Plano de la Región de Murcia. Murcia. 1983).

<sup>1</sup> FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ 1986, 47–117; LILLO CARPIO 1986, 118–128.

<sup>2</sup> CALVÍN CALVO 2008, cap. II, 11.

La costa rocosa está presente en la mayor parte del litoral murciano aunque presenta diversas tipologías<sup>3</sup>, constatándose en un 26 % de la costa un predominio de los acantilados altos, con cantiles superiores a 10 m y paredes muy empinadas que pueden superar los 100 m de altura, vinculados a aguas profundas en su base (más de 5 m). También encontramos en sus proximidades costas de acantilado medio y costas bajas constituidas por playas de gravas, cantos y gujarros, todas ellas lindando con aguas someras.

El sector meridional, abrupto y recortado, se caracteriza por la coexistencia de dos perfiles morfológicos muy diferenciados: Por un lado la existencia en su tramo central y más inaccesible de dos ensenadas naturales al abrigo de todos los vientos (Portmán y Cartagena), y por otro lado, más al sur, la presencia de grandes radas, totalmente abiertas al mar como las de Mazarrón y Águilas.

En el sector nordoriental destaca un tramo de costa baja y arenosa, concentrada en la restinga de la Manga del Mar Menor, muy relacionada con la planicie aluvial del Campo de Cartagena<sup>4</sup>.

Otro rasgo a destacar a lo largo de toda la costa es la presencia de ramblas litorales, que constituyen en general uno de los más importantes sistemas geomorfológicos de los ambientes semiáridos murcianos, debido a que las lluvias generan altos coeficientes de escorrentía que causan abultadas avenidas en los cursos de agua, activan procesos de erosión muy fuertes y producen un importante volumen de sedimentos, creando deltas y regularizando la costa. La interconexión entre ramblas va a permitir el tránsito a través de ellas, como vía de penetración más relevante desde la costa hacia el interior.



Fig. 2 - El Mar Menor (en MAS 1989, vol. IV).

### ***Evolución del poblamiento costero por sectores de relieve***

#### ***La laguna litoral del Mar Menor***

El Mar Menor (fig. 2) es una antigua cuenca sedimentaria inundada por el mar que conforma una albufera litoral de unos 135 km<sup>2</sup>, separada del Mar Mediterráneo mediante un umbral emergido, una restinga arenosa apoyada sobre un sustrato rocoso denominada La Manga del Mar Menor (fig. 3), con una longitud

<sup>3</sup> LÓPEZ BERMÚDEZ 1968, 139–165.

<sup>4</sup> LILLO CARPIO 1978, 81–88; 1978-79, 9–48.



Fig. 3 - La Manga en la actualidad (en MAS 1989, vol IV).

actual de 24 km. Los fondos de la laguna son fundamentalmente blandos (fangos), siendo escasos los fondos de arena y roca. En el interior de la laguna se encuentran cinco islas de origen volcánico.

El Mar Menor tiene una comunicación original con el Mediterráneo a través del paso natural de la Encañizada, abriéndose posteriormente y con fines pesqueros varias golas artificiales o canales de comunicación<sup>5</sup>.

Según la documentación arqueológica que disponemos, esta laguna costera estuvo habitada al menos desde el eneolítico con pequeños establecimientos con economía de subsistencia, como las Amoladeras, Monte Blanco y algo más alejado en la costa mediterránea, Calblanque. El único asentamiento que llega al Bronce Final es el de Cala del Pino<sup>6</sup>, en el interior de la laguna y frente a la Isla del Ciervo, a 4 km al norte de Cabo de Palos. Este yacimiento no llegó a tener continuidad en etapas posteriores.

En el mar abierto, frente al cordón litoral de La Manga, se han documentado numerosos pecios, los más antiguos en el entorno de la isla Grosa. Destaca el denominado Bajo de la Campana<sup>7</sup>, localizado entre trece y veinticuatro metros de profundidad, con restos de naves púnicas datadas en el siglo VII a. E. El cargamento está compuesto por cuencos trípodes, lingotes de estaño, ánforas del Mediterráneo Central, y defensas de elefante africano (fig. 4) algunas de las cuales llevan grabados una serie de inscripciones fenicias caracterizadas por su arcaísmo.

No se conoce asentamiento alguno relacionado con el comercio marítimo en el perímetro exterior de la laguna, tan sólo en Los Escullos de la Encañizada se han documentado restos cerámicos de lo que podrían ser restos de un fondeadero exterior pero ya de época romana. Por el contrario, en el interior de la albufera y al menos desde el siglo V a. E. (Ibérico Pleno), se ha documentado el poblado ibero de Los Nietos<sup>8</sup>, (figs. 3 y 5) situado en una baja loma junto al mar y que muestra un urbanismo articulado con calles de trazado rectilíneo dentro de un recinto amurallado reforzado con torreones defensivos. Junto a él, una importante necrópolis y un área dedicada a la metalurgia con varios hornos, entre los que destaca uno de



Fig. 4 - Bajo de La Campana. Defensas de elefante (en MAS 1989, vol. IV).

<sup>5</sup> En el año 1584 según la descripción de Gerónimo Hurtado existían doce bocas o golas (FERRÁNDIZ ARAUJO 1976, 88).

<sup>6</sup> MARTÍN CAMINO, ROLDÁN BERNAL 1995, 100–108.

<sup>7</sup> ROLDÁN BERNAL, PÉREZ BONET, MARTÍN CAMINO 1995, 11–62.

<sup>8</sup> GARCÍA CANO 1990, 161–172; 1993, 93–108; 1994, 127–140.

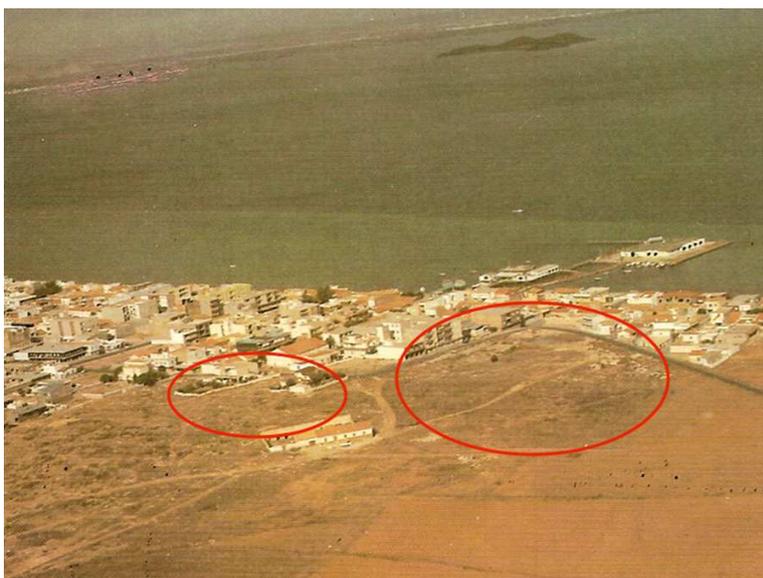


Fig. 5 - Localización del poblado ibérico y la necrópolis de Los Nietos (en MAS 1989, vol IV).



Fig. 6 - Gola natural de La Manga, con bajos fondos (Foto: Google Hearth®).

mayor tamaño destinado a la copelación de la plata datado en el siglo III a.E.

Su ubicación en la ribera meridional de la laguna y junto a la Rambla de la Carrasquilla, le relaciona directamente con los ricos criaderos de mineral del interior de la Sierra Minera y con el comercio por vía marítima de los productos extraídos.

En época romana continúan los establecimientos costeros en las cercanías de los Nietos. Tendrán un aumento espectacular en el SW del Mar Menor debido a la explotación intensiva de los minerales argentíferos de las minas de Cartago Nova desde la llegada de los romanos a finales del siglo III a. E. Destaca el sector costero al oeste de Los Nietos, con significativos vestigios de almacenamiento e instalaciones metalúrgicas, con una decena de yacimientos, mientras que hacia el este, se documentan igualmente otros, fechables entre los siglos III a.E. y III d.E.

Los yacimientos tienen en un primer momento una funcionalidad relacionada principalmente con las actividades minero-metalúrgicas, con una temprana aparición de *villae* en época tardorrepública, constatándose<sup>9</sup> hacia mediados del siglo I a. E. una transformación en el poblamiento relacionado con la otorgación a Carthago Nova del estatuto colonial en época cesariana, que produjo importantes modificaciones en el urbanismo de la ciudad y en el distrito minero, que de ser considerado *ager publicus* se convierte en *territorio colonial*, efectuándose nuevas concesiones.

Una cuestión a tener en cuenta respecto al transporte marítimo en el interior de Mar Menor es la escasa profundidad que muestra la laguna, con un máximo de 7 m y una media entre 5-6 m, aunque su nivel actual es entre 80 y 60 cm más bajo que el que tuvo en época romana<sup>10</sup>. Todo ello podría conllevar problemas de embarrancamiento de las embarcaciones tanto en la entrada a la laguna por el paso natural

<sup>9</sup> BERROCAL CAPARRÓS 1999, 183–194; 2008, 603–618.

<sup>10</sup> La prueba de un descenso reciente es la presencia de cerámicas romanas por debajo de un nivel de margas grises en la estratigrafía de la orilla (LILLO CARPIO 1978, 88) y en la existencia de bloques inmovilizados sobre la plataforma en las Islas Mayor y Perdiguera (LILLO CARPIO 1980, 55).



Fig. 7 - Acantilados béticos entre Calblanque y Portmán (Foto: archivo M.C. Berrocal).

de la Encañizada que podía colmatarse tras los temporales de levante, como durante el desplazamiento hacia los asentamientos localizados en la orilla, problemática que se agudizaría cuando tenían estibado el cargamento (fig. 6). Es muy probable que los barcos de mayor calado fondearan en mar abierto, en zonas como la anteriormente citada de los Escullis cerca de la gola de la Encañizada y el tránsito de mercancías se realizase desde los enclaves costeros del interior lagunar mediante embarcaciones más pequeñas, a modo de barcazas. Al respecto, hay que tener presente el modelo tradicional de *puerto varado*, consistente en varar o sacar a la playa una embarcación de tamaño mediano o pequeño. Esta práctica es usual en otros puertos cercanos de la costa alicantina o almeriense<sup>11</sup> carentes de estructuras portuarias.

Estas actividades son descritas con claridad en 1584 por Gerónimo Hurtado refiriéndose específicamente a la Manga del Mar Menor: “*Suelen los enemigos barar barcos por esta manga de tierra y azer presa en la gente del campo y en pastores y otros que se van á recrear allí tomándose y dexando los barcos á la orilla de la albufera y entrando en los baxeles que están á la otra orilla de la manga á la mar mayor*”<sup>12</sup>.

#### *Los acantilados béticos desde Cabo de Palos hasta la Punta de la Azohía*

El área costera más abrupta de la Región Murciana es el tramo litoral comprendido entre Cabo de Palos y la punta de la Azohía (Mazarrón), caracterizado por el alineamiento de E a W de las sierras costeras: La Muela-Cabo Tiñoso, Roldán, Gorda, La Fausilla y la Sierra Minera Cartagena-La Unión (figs. 7 y 8). Estas serranías de origen bético discurren junto al Mediterráneo, impidiendo el desarrollo de llanuras li-

---

<sup>11</sup> CARA BARRIONUEVO, CARA RODRÍGUEZ 1989, 830; ESPINOSA, CASTILLO, SÁEZ 2003, 165–168; ESPINOSA, CASTILLO, SÁEZ 2005, 36–38.

<sup>12</sup> Descripción de J. Hurtado: VICENTE, PORTILLO 1890, 312–313.

torales ya que descienden directamente sobre el mar con gradientes que llegan a un 100 % de desnivel, originando una costa cerrada de acantilados altos y de perfil muy irregular, dónde las únicas zonas permeables hacia el interior son las bahías de Cartagena y Portmán, así como escasas calas vinculadas a cauces de ramblas.

Desde Cabo de Palos hacia el sur se localizan una serie de pequeñas calas abiertas con posibilidad de aguada, y sólo Calarreona, de mayor tamaño, dispone de un camino carretero<sup>13</sup> que permite el paso hacia el interior, documentándose en sus proximidades explotaciones mineras antiguas y la villa romana del Castillet, por lo que posiblemente la cala estuviese vinculada con el transporte marítimo de mineral (fig. 9). En sus fondos arenosos se ha documentado un pecio de cronología tardorromana<sup>14</sup>.

Más hacia el sur, hasta Portmán, tan sólo se localizan algunas pequeñas calas muy abiertas, expuestas a los vientos dominantes, adecuadas para el fondeo puntual de embarcaciones pequeñas y que no permiten acceso al interior. En este sector destaca por su singularidad geomorfológica el área de Calblanque<sup>15</sup>, con un sector lagunar donde han aparecido materiales eneolíticos, y antiguas explotaciones mineras muy reducidas y salinas junto a un nivel de dunas.

La costa meridional de la bahía de Portmán, a pesar de ser también muy acantilada permite el fondeo con buen tiempo de embarcaciones pequeñas en calas como la del Gorguel, posibilitando incluso el desembarco en ésta última y el acceso al interior por el cauce de la rambla que allí desemboca<sup>16</sup>. Costeando hasta Cartagena, discurre un farallón de montes inaccesibles, Sierra de la Fausilla, muy escarpados hacia el mar, no mostrando lugar alguno de recalada o acceso al interior<sup>17</sup>. Hay una excepción en su extremo meridional: la bahía de Escombreras.

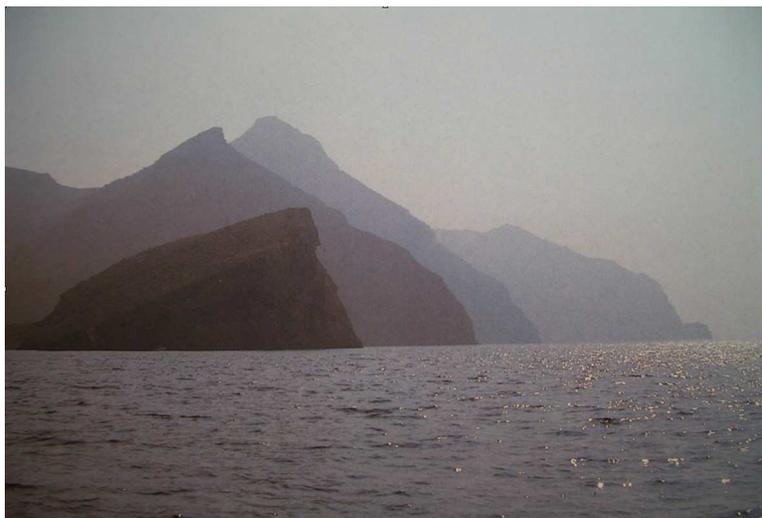


Fig. 8 - Acantilados béticos entre Águilas y Mazarrón (Foto: archivo M.C. Berrocal).



Fig. 9 - En primer término, Calarreona (Foto: Paisajes Españoles).

<sup>13</sup> ORDOVÁS 1799, 15.

<sup>14</sup> PINEDO REYES, PÉREZ BONET 1991, 391-407.

<sup>15</sup> LILLO CARPIO 1988.

<sup>16</sup> ORDOVÁS 1799, 16.

<sup>17</sup> ORDOVÁS 1799, 16.

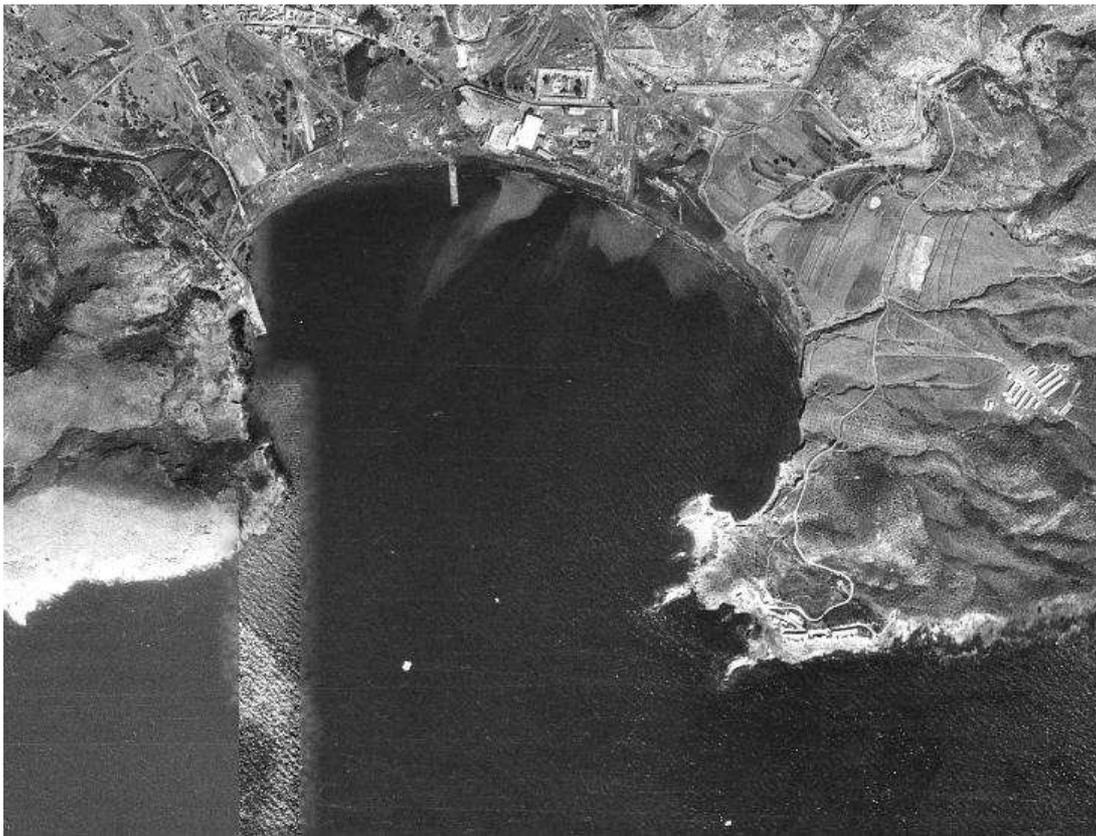


Fig. 10 - Portmán, en la primera mitad del siglo XX (Foto: Cartomur).

Tras la dársena de Cartagena, volvemos a encontrar una costa abrupta y acantilada, con escasos entrantes, que permiten adentrarse tan sólo a embarcaciones pequeñas<sup>18</sup> y tienen posibilidades de fondeo, aunque con acceso difícil tras el desembarco. Tan sólo la pequeña cala de El Portús presenta asentamientos de cronología romana y un acceso adecuado al interior.

La morfología costera sigue sin modificaciones hasta la punta de la Azohía, alcanzando los acantilados sus cotas mayores. Destacan en el litoral pequeñas calas que ofrecen un adecuado lugar de fondeo ante temporales del SW, aunque sin acceso hacia el interior.

#### *Las ensenadas naturales de Cartagena y Portmán*

Dentro de panorama homogéneo de los acantilados béticos destacan por su seguridad las bahías de Cartagena y Portmán, dos puertos naturales únicamente abiertos hacia el sur y rodeados de un circo montañoso que ofrece resguardo ante los vientos y que fueron utilizados al menos desde tiempos protohistóricos hasta la actualidad.

La bahía de Portmán era una ensenada de planta circular de unos 1.200 m de ancho, abierta hacia el sur con una bocana de 840 m. Estaba resguardada prácticamente de todos los vientos, salvo el SW, debido a los altos montes que la rodean. El acceso por tierra al interior era practicable a través de un complejo sistema de ramblas que surcan su territorio<sup>19</sup>.

La profundidad de la rada favorecía el fondeo en su interior, como se ha visto en la documentación gráfica de la primera mitad del siglo XX (fig. 10). Aunque no disponemos de datos arqueológicos que muestren

<sup>18</sup> ORDOVÁS 1799, 19.

<sup>19</sup> BERROCAL CAPARRÓS 2008b.



Fig. 11 - Portmán, en la actualidad (Foto: Cartomur).

antiguas estructuras portuarias, podemos apuntar la existencia de alguna construcción similar a la existente hasta los años 60 del pasado siglo, dato todavía por confirmar ya que actualmente la bahía está totalmente aterrada por toneladas de vertidos mineros procedentes de lavaderos (fig. 11).

Los asentamientos humanos se encontraban en el fondo de la bahía, donde hoy se encuentra el pueblo de Portmán. Se ha documentado al menos una vía romana que comunicaba esta aislada bahía con el interior de la Sierra y con el Mar Menor, y un denso poblamiento disperso, rural y minero, datado al menos desde el s. II a.C. al III d.C. La bahía dis-

ponía de una fuente para aguada documentada aún en el siglo XVIII<sup>20</sup>. Debido a sus características, fue sede de un *Portus Magnus* en época romana y lugar de carga y transporte de los metales procedentes de la Sierra de Cartagena.

La ensenada de Cartagena (fig. 12) se abre en el centro de los acantilados béticos, entre el Cabezo de San Julián y el de Galeras, y fue uno de los puertos más seguros del Mediterráneo<sup>21</sup>. Cuenta con una

particular configuración topográfica en la confluencia de varias sierras, situándose el principal asentamiento costero sobre una península con cinco colinas y dos valles interiores, limitada al norte por una laguna somera, apta para la pesca y el marisqueo, aunque no adecuada para el fondeo de embarcaciones debido a su escasa profundidad, agravada por el aporte continuo de sedimentos arrastrados por las lluvias y canalizados por las Ramblas de Benipila y del Hondón que desembocaban directamente en la laguna.

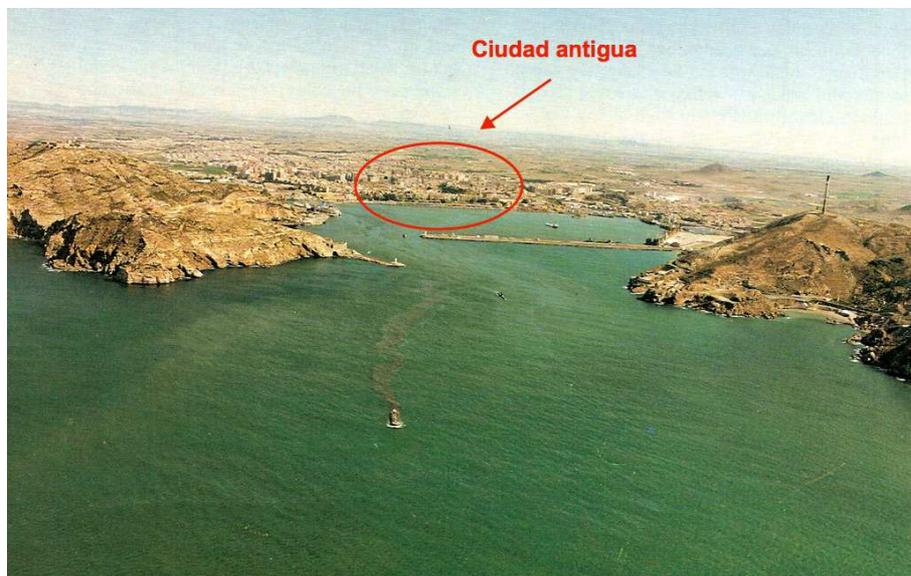


Fig. 12 - Bahía de Cartagena (en MAS 1989, vol. IV).

<sup>20</sup> ORDOVÁS 1799, 16.

<sup>21</sup> BERROCAL CAPARRÓS 2008a, 330-340.

La bahía de Cartagena muestra una cierta complejidad estructural que la hace única, ya que cuenta con varias dársenas naturales rodeadas siempre por acantilados altos que permiten el resguardo de todos los vientos, a lo que se añade una bocana meridional de unos 680 m de anchura, con una losa semi-sumergida a su entrada que dificultaba sobremanera la entrada y salida del puerto sin conocimiento previo del mismo<sup>22</sup> (fig. 13).

Su configuración morfológica invitaba a los navegantes a penetrar en ella para resguardarse y abastecerse durante su travesía marítima, y por tanto no es de extrañar que tuviese una frecuentación desde el Hierro Antiguo o incluso antes: se habla de un poblamiento protohistórico en el borde de lo que hoy es la dársena militar, en la zona más resguardada de la rada, aunque por razones obvias no se ha podido comprobar.

Las fuentes, así como las numerosas excavaciones en la ciudad demuestran una ocupación al menos desde el Ibérico Pleno (finales del s. V). Su relación comercial con Ibiza es patente desde el s. IV, y desde el s. III con Cartago y la costa tunecina, así como con el área del Estrecho, todo ello favorecido por la dinámica natural de circulación de la denominada corriente general del Mediterráneo.

Parece que es a partir de la fundación histórica de la ciudad por los Barca: Qart Hadash púnica y luego de la Cartago Nova romana, cuando la bahía se convierte en el puerto estratégico y comercial que es hasta nuestros días. El relato de Polibio sobre la toma de la ciudad es suficientemente explicativo sobre las riquezas y los variados productos que de ella salían. Estas riquezas estaban en relación directa con la explotación intensiva de las minas de plata y otros minerales de la Sierra Minera, a una distancia de 6 km, pero también a otros productos, como el esparto, las salazones, etc.

Hacia el interior las tierras son llanas y accesibles, tanto hacia el norte y oeste (Sierra Minera y Campo de Cartagena) como hacia el Valle del Segura y el del Guada-



Fig. 13 - Cartagena. Bocana y dársenas exteriores (en RUBIO PAREDES 2005).



Fig. 14 - Ensenada de Escombreras (en RUBIO PAREDES 2005).

<sup>22</sup> BERROCAL CAPARRÓS 2008a, 340.

lentín, como demuestran las vías romanas que partían hacia *Ilici* (Via Augusta) y hacia Castulo, en Andalucía.

En el antepuerto de Cartagena, se localiza la ensenada de Escombreras (fig. 14), asociada a un fértil valle que enlaza directamente con el Campo de Cartagena y la Sierra Minera. En momentos de calma supone un adecuado lugar de fondeo y la pesca, permitiendo el tránsito de mercancías desde la antigüedad. Se han localizado en el interior del Valle de Escombreras varios asentamientos de época republicana relacionados con actividades metalúrgicas, así como un yacimiento altoimperial en la zona más exterior probablemente relacionado con la actividad pesquera.

Sin embargo, Escombreras es un fondeadero con graves problemas de seguridad cuando el viento sopla de SE, al tiempo que tiene una zona de turbulencias a su entrada, debido al estrechamiento entre la punta de Aguilones y la Isla de Escombreras, muy peligroso incluso en época contemporánea como lo atestiguan los numerosos naufragios documentados.

### *Las áreas litorales de Mazarrón y Águilas*

Sobrepasados los altos acantilados de más de 20 m. de Cabo Tiñoso, desde la Punta de la Azohía, se observa un profundo cambio morfológico en la costa meridional de la Región de Murcia, donde se entremezclan limitados tramos de costa acantilada con llanuras litorales muy adecuadas para el asentamiento humano.

La topografía diferencia dos cuencas sedimentarias litorales, correspondientes a Mazarrón y Águilas respectivamente y que están separadas por el saliente de Cabo Cope. Ambas se encuentran rodeadas por elevadas sierras costeras y precosteras, que delimitan unas llanuras litorales de poca extensión con pequeñas calas y playas arenosas, coincidentes con la desembocadura de ramblas, que ofrecen lugares adecuados para el asentamiento y la penetración hacia el interior, incentivados además por riquezas mineras importantes en sus proximidades.



Fig. 15 - Acceso norte a la ensenada de Mazarrón (Foto: archivo M.C. Berrocal).

Es de destacar la relación de estas áreas costeras con la depresión litoral situada en el interior, conformada por la fosa tectónica de los ríos Guadalentín y del Segura en su tramo medio-bajo. Se trata de una amplia depresión que recorre el territorio murciano de E a W, permitiendo una fluida comunicación con la alta Andalucía por el occidente y con el Levante mediterráneo por el SE.

En la zona costera, la Ensenada de Mazarrón es la menor y más oriental de los tres óvalos que en continuidad forman el Golfo de Mazarrón. Drena esta cuenca la Rambla de Las Moreras y sus tributarios, con amplios cauces de fondo plano que convergen poco antes de llegar al núcleo urbano de Mazarrón. El acceso a la depresión de Mazarrón por el norte (fig. 15) se realiza a través de un pequeño umbral de apenas 200 m, por donde derivan las aguas de avenida del Guadalentín hacia la rambla de las Moreras.

Todavía más al sur se encuentra la llanura litoral de Águilas, limitada al norte por la cordillera litoral, un arco montañoso continuo en dirección suroeste noreste de estructura muy compleja formado por sierras



Figs. 17 y 18 - Los Gavilanes y Puerto de Mazarrón (Foto: Google Earth®).

que extienden sus estribaciones más meridionales hasta la llanura costera aguilena compartimentándola en pequeños llanos abarrancados por los cursos de ramblas como la del Charcón.

Tanto Mazarrón como Águilas, son dos espacios deprimidos topográficamente, surcados por grandes ramblas que hacen a la vez de fácil vía de paso hacia el corredor del Guadalentín. A falta de estudios geomorfológicos profundos, y por su parecido a escala menor con la depresión del Segura y la del Júcar-Turía, es posible que en la Antigüedad tuviesen una zona lagunar interior, probablemente salinera. De hecho, está comprobada la existencia entre la desembocadura de la Rambla de las Moreras y el Cabezo del Puerto de una extensa zona lagunar, actualmente colmatada.

Es característico de este tipo de relieve la presencia, en la línea de costa de pequeñas islas, penínsulas, promontorios tombólicos, que pudieron servir de base, y de hecho algunos lo fueron, a asentamientos con pequeñas zonas de fondeo en donde se pudieron establecer relaciones de intercambio, como es el caso que nos ocupa (fig. 16).

Esta área litoral estuvo densamente poblada en el Calcolítico y la Edad del Bronce, continuando el poblamiento durante el Bronce final e inicios del Hierro<sup>23</sup> como lo atestiguan varios yacimientos costeros. Uno de los más antiguos es el poblado de Parazuelos junto a la Rambla del Ramonete que a mediados del tercer milenio, presenta ya actividad metalúrgica vinculada con el cobre. Excavaciones posteriores evidenciaron que durante en la segunda mitad del siglo VIII a C. es un enclave metalúrgico costero muy relacionado con el poblamiento interior del Valle del Guadalentín y otros yacimientos litorales de Almería, Murcia y Alicante, donde se constatan los primeros productos del comercio colonial<sup>24</sup>.

En el Hierro Antiguo, encontramos la factoría de Los Gavilanes (fig. 17), cercano a la desembocadura de la rambla de las Moreras, en un pequeño promontorio con tómbolo y dos pequeñas ensenadas a los lados, en donde se ha documentado un asentamiento con antecedentes desde el Bronce final, presencia fenicia occidental (y luego ibérica), así como hornos de copelación de plata en la fase final (s. IV-III). A menos de un kilómetro, en la ensenada de Playa de La Isla, se hundieron dos embarcaciones fenicias ambas datadas en la segunda mitad del siglo VII a. C., aún en proceso de estudio. La mejor conservada llevaba un cargamento de lingotes de plomo; en el entorno se recuperaron ánforas fenicias occidentales R-1.

<sup>23</sup> ROS SALA 1989, 35–82.

<sup>24</sup> ROS SALA 1985, 121–122.



Figs. 18 y 19 - Puerto de Mazarrón y Costa de Águilas (Foto: Google Earth®).

Todo el litoral de Mazarrón está jalonado por asentamientos en la línea de costa, que incluyen factorías de salazón, aunque la mayoría de los estudiados son ya de época romana relacionados con el *Municipium Ficarensis* (Mazarrón). El puerto romano aprovechó la existencia de otro promontorio tombólico mayor, y usó la ensenada natural consiguiente (fig. 18).

Más al sur, la depresión de Águilas reproduce el modelo que hemos visto en Mazarrón, con al menos tres antiguas islas en la línea de costa, en donde se han documentado asentamientos pero ya de época romana y bajo la ciudad actual (fig. 19). Sin embargo la dinámica poblacional en esta cubeta más meridional es diferente a la de Mazarrón, lo que se debe sin duda a la menor presencia de criaderos de mineral, motor como hemos visto de la ocupación a partir del bronce final en el sureste hispano. En la costa, existen referencias de materiales fenicios hallados en la Isla del Fraile, así como al oeste de la actual villa de Águilas, seguramente relacionado con el cercano asentamiento púnico de Villaricos o el fenicio de la desembocadura del río Almanzora, ya en Almería. El desarrollo de la ciudad romana, *Aquillae*, se producirá entre los siglos I y III d. C. vinculada principalmente a los salazones y el esparto.

## Conclusiones

Para concluir, podemos indicar que el litoral murciano, aunque tiene unos condicionantes naturales muy favorables respecto a la navegación, muestra una topografía poco apropiada para la recalada en la costa.

Su particular orografía, accidentada y compleja, presentaba a los navegantes un panorama terrestre poco propicio, ya que tras el sector arenoso y bajo de la restinga de la Manga con existencia de bajíos donde podían encallar los navíos, se divisaba un tramo de costa completamente cerrado, con farallones rocosos casi verticales, en los que tan sólo se abrían dos ensenadas bien guarecidas (Portmán y Cartagena), así como pequeñas calas aisladas excelentes para el fondeo pero que ofrecían escasa protección a los vientos más agresivos. Hacia el sur las amplias bahías de Mazarrón y Águilas, con pequeños islotes frente a la costa, favorecerán un patrón de asentamiento ya utilizado con gran éxito en otros puntos del Mediterráneo.

Los grupos asentados en esta zona desde el Paleolítico Superior se documentan puntualmente en las proximidades de la costa; pero el detonante de los asentamientos litorales será sin duda la presencia de comerciantes atraídos por la riqueza minero-metalúrgica de las serranías surestinas que convertirán a este área hasta entonces marginal en un destacado lugar de recalada y vía de penetración de los navegantes

mediterráneos. Se puede corroborar tal extremo en los yacimientos costeros del Bronce Final frecuentes en la cuenca de Mazarrón y muy vinculados con el valle del Guadalentín.

El Hierro Antiguo, con la llegada de gentes fenicias está bien atestiguado en primer lugar en el área de Mazarrón, así como su interés comercial con el interior, a través de los hallazgos del Castellar de Librilla localizado en el Valle del Guadalentín. Algunos de los hallazgos subacuáticos del entorno de Isla Grosa (2,5 km frente a la Manga) podrían suponer la frecuentación del Mar Menor en esa época. Este panorama también podría ampliarse al puerto de Cartagena, a tenor de hallazgos aislados procedentes de la actual dársena militar.

El Ibérico Pleno es el momento en el que constatamos la utilización de la laguna del Mar Menor como medio de aproximación a la zona minera cartagenera, a través de las excavaciones en el poblado y necrópolis de Los Nietos, que incluía pilares-estela funerarios con esculturas de bulto redondo (toro). Las instalaciones para la copelación de la plata en Los Nietos y en Los Gavilanes (Mazarrón) parecen estar ya en relación con la intervención púnica en la zona, quizás ya bajo la presencia bárquida.

El s. III, es el de la intensificación de los contactos con la Ibiza púnica, así como el de la fundación de Quart Hadash por los bárquidas, y el inicio de la explotación intensiva de las minas de plata cartageneras, que continuarán los romanos inmediatamente tras su conquista.

La explotación de la Sierra Minera de Cartagena y de Mazarrón en época republicana seguirá utilizando los mismos sectores de atraque y fondeo, si bien se ampliaran sus instalaciones al intensificarse su uso.

Sin embargo, la cada vez mayor relevancia del papel político y administrativo de Carthago Nova centralizará el comercio de mayor cabotaje a través del puerto cartagenero que adquiere mayor protagonismo junto al fondeadero de Escombreras. La comercialización en gran escala hasta el cambio de Era, de productos como el esparto, las salazones, los higos, las armas y herramientas de hierro, fueron igualmente productos exportados, a cambio de esclavos, vino, vajillas y otros bienes de lujo que llegaron incluso desde el Mediterráneo Oriental, desde el s. II a.E. al s. VII d.E.

**M<sup>a</sup>. Carmen Berrocal Caparrós**  
Centro Asociado U.N.E.D. Cartagena  
España  
E-mail: mcarmenberrocal@yahoo.es

**José Pérez Ballester**  
Dpto. de Prehistoria y Arqueología, Universitat de València  
España  
E-mail: jose.perez-ballester@uv.es

## **Bibliografía**

- BERROCAL CAPARRÓS M<sup>a</sup>.C., 1998. Instalaciones Portuarias en Carthago-Nova: La evidencia arqueológica. En J. PÉREZ BALLESTER, G. PASCUAL BERLANGA (eds), *Puertos Fluviales Antiguos: Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras*, Actas de las III Jornadas de Arqueología Subacuática. Valencia, 101–114.
- BERROCAL CAPARRÓS M<sup>a</sup> C., 1999. Poblamiento romano en la Sierra Minera de Cartagena. *Pallas*, revue d'études antiques. Mélanges C. Domergue, n<sup>o</sup> 50, vol. 2. Presses Universitaires du Mirail. Toulouse, 183–194.

- BERROCAL CAPARRÓS M<sup>a</sup>.C., 2008a. El Puerto de Cartagena y los fondeaderos desde Cabo de Palos a Cabo Tiñoso. En J. PÉREZ BALLESTER, G. PASCUAL BERLANGA (eds), *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo*. Actas de las V Jornadas de Arqueología Subacuática, Valencia, 337–348.
- BERROCAL CAPARRÓS M<sup>a</sup>.C., 2008b. Poblamiento y explotación intensiva durante época republicana en la Sierra Minera de Cartagena-La Unión. Un modelo de ocupación inicial, en Iberia e Italia. En J. UROZ, J. M. NOGUERA, F. COARELLI (eds), *Modelos romanos de integración territorial*. Tabularium, Murcia, 603–618.
- CALVÍN CALVO J., 2008. El medio litoral. <http://www.atlasdemurcia.com>. Fundación Caja Murcia.© La Verdad Digital. 21-XII-2008: Cap. II, 11.
- CARA BARRIONUEVO L., CARA RODRÍGUEZ J., 1989. Dos puertos romanos en la provincia de Almería. Un estudio arqueológico. En *XIX Congreso Nacional de Arqueología*, vol I. Zaragoza, 824–837.
- ESPINOSA A., CASTILLO R., SÁEZ F., 2003. Puertos y Navegación. *Canelobre*, 48, 161–254.
- ESPINOSA A., CASTILLO R., SÁEZ F., 2005. Evolución de los puertos y fondeaderos en las costas meridionales de la Comunidad Valenciana durante la época romana, sus precedentes ibéricos y su evolución en la alta Edad Media. En A. GALLINA ZEVI, R. TURCHETTI (a cura di), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi, Anciennes routes maritimes Méditerranéennes (ANSER). II seminario, Roma-Ostia antica, 16-17 aprile 2004*. Roma, 23–44.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ J. C., 1986. Síntesis geológica del Sureste español. El medio natural. En *Historia de Cartagena*, vol. I. Ed. Mediterráneo, Murcia, 47–117.
- FERRÁNDIZ ARAUJO C., 1976. La encañizada de Calnegre en la Manga del Mar Menor y su formación en el siglo XVIII. *Murgetana*, 45, 87–101.
- GARCÍA CANO C., 1990. Notas sobre la necrópolis ibérica de los Nietos. *Verdolay*, 2, 161–171.
- GARCÍA CANO C., 1993. Avance sobre la necrópolis ibérica de los Nietos (Cartagena). Campaña 1988-1989. *Memorias de Arqueología*, 1989 (Murcia) 4, 93–108.
- GARCÍA CANO C., 1994. Informe sobre poblado ibérico de la Loma del Escorial (Los Nietos, Cartagena). *Memorias de Arqueología*, 1991 (Murcia) 5, 127–140.
- LILLO CARPIO M., 1978. El litoral del Mar Menor, sector septentrional. *Cuadernos de Geografía* (Universidad de Murcia), 21, 81–88.
- LILLO CARPIO M., 1978-79. Geomorfología del litoral del Mar Menor. *Papeles del Departamento de Geografía*, 8, 9–48.
- LILLO CARPIO M., 1980. Formas litorales estabilizadas en el límite del País Valenciano y Murcia. *Cuadernos de Geografía* (Universidad de Valencia), 26, 41–62.
- LILLO CARPIO M., 1986. Consideraciones paleogeográficas y geomorfológicas del litoral del Sureste durante el cuaternario. Estado de la cuestión. El medio natural. En *Historia de Cartagena*, vol. I. Ed. Mediterráneo, Murcia, 118–128.
- LILLO CARPIO M., 1988. *La excepcionalidad ambiental del área de Calblanque: Estudio geomorfológico y paleogeográfico*. Universidad de Murcia, Murcia.
- LILLO CARPIO M., 1991. Las formas de relieve y su significado. En A. MORALES GIL, F. CALVO GARCÍA-TORNEL (eds.) *Atlas Región de Murcia*. Ed. La Opinión de Murcia, Murcia, 73–84.
- LILLO CARPIO M., LILLO ALCARAZ A., 1987. Precisiones sobre la evolución e Historia del Almarjal de Cartagena según las fuentes antiguas. En *Homenaje a Torres Fontes*, vol.1. Murcia, 857–870.
- LÓPEZ BERMÚDEZ F., 1968. El litoral oeste de Cartagena. *Papeles de Geografía*, 1968-69 (Universidad de Murcia), 1, 139–165.
- LÓPEZ BERMÚDEZ F., 2008. Los paisajes geomorfológicos. <http://www.atlasdemurcia.com>. Fundación Caja Murcia.© La Verdad Digital. 21-XII-2008 Cap. II-6.
- MARTÍN CAMINO M., ROLDÁN BERNAL B., 1995. Informe de la excavación de urgencia en el Cerro de Calnegre (Cala del Pino, La Manga del Mar Menor). Año 1987. *Memorias de Arqueología* (Murcia), 3, 100–108.
- MÁS GARCÍA J. (ed), 1979. *El Puerto de Cartagena*. Athenas Ed. Cartagena.

- MAS J. (ed), 1989. *Historia de Cartagena*, vol. IV. Murcia.
- ORDOVÁS J. J., 1799. *Descripción de la costa marítima de este Reyno y sus defensas, en Atlas político y militar del Reyno de Murcia, formado por el capitán de Ynfantería e Yngeniero ordinario de los reales exercitos. D. Juan José Ordovás. Año 1799*. Ed. MIMARQ, Arquitectura y Arqueología, Murcia. 2005.
- PINEDO REYES J., 1996. Inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos del litoral murciano. *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 4, 57–90.
- PINEDO REYES J., PÉREZ BONET M<sup>a</sup>.A., 1991. El yacimiento subacuático tardorromano de Cala Reona. Cartagena. *Antigüedad y Cristianismo*, VIII, 391–407.
- RAMALLO ASENSIO S., BERROCAL CAPARRÓS M<sup>a</sup>.C., 1994. Minería púnico - romana de Carthago – Nova. En *Minería y metalurgia en la España prerromana y romana*. Actas de los Seminarios Fons Mellaria 1992 (Fuenteovejuna.Córdoba). Coord. Vaquerizo Gil, D Excma. Diputación Provincial de Córdoba. Córdoba, 79–147.
- ROLDÁN BERNAL B., PÉREZ BONET M. A., MARTÍN CAMINO M., 1995. *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 3, 11–62.
- ROS SALA M<sup>a</sup>. M., 1985. Nuevas aportaciones para el conocimiento del Bronce final en el complejo arqueológico Parazuelos-Llano de los Ceperos (Ramonete-Lorca. Murcia). *Anales de Prehistoria y Arqueología*, I, 117–122.
- ROS SALA M<sup>a</sup>. M., 1989. *Dinámica urbanística y cultura material del Hierro Antiguo en el Valle del Guadalentín*. Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia, Universidad de Murcia, Murcia.
- RUBIO PAREDES J. M., 2005. *Cartagena, Puerto de Mar en el Mediterráneo. Estructuras Portuarias*. Autoridad Portuaria de Cartagena. Lunwerg Editores. Barcelona.
- VICENT y PORTILLO G., 1889. *Biblioteca Histórica de Cartagena*. Madrid. 305–324.

Páginas Web: <http://www.atlasdemurcia.com>. Fundación Caja Murcia.© La Verdad Digital. 21-XII-08.