

ROLA IBIZY W KONTAKTACH HANDLOWYCH W ZACHODNIEJ CZĘŚCI BASENU MORZA ŚRÓDZIEMNEGO W VII–III WIEKU P.N.E.

Krzysztof Belicki*

Abstract. The aim of the paper is to determine the role of Ibiza in the Western Mediterranean, from the foundation of the first Phoenician settlement in the second half of the 7th century BC until the Roman conquest. In the first part of the article, I discuss the geographical characteristics of the Balearic Islands and the weather conditions on the Mediterranean Sea. The main analysis, based on selected historical and archaeological finds, primarily amphoras, has the objective of delineating the island's economy and its place on commercial routes.

Keywords: Ibiza, Phoenicians, Carthage, trade, amphora.

Słowa kluczowe: Ibiza, Fenicjanie, Kartagina, handel, amfora.

Ibiza zajmuje obszar o powierzchni około 571 km² i jest oddalona o zaledwie 95 km od wybrzeża Półwyspu Iberyjskiego. Towarzyszy jej mniejsza Formentera (82 km²), zaś dwie większe wyspy, Majorka i Minorka, leżą w odległości około 100 km na północny wschód. Ibiza stanowi harmonijny zespół

* Uniwersytet Warszawski, Instytut Archeologii, ul. Krakowskie Przedmieście 26/28, 00-927 Warszawa.

wzgórz i równin, wśród których można wyróżnić dwa wyższe pasma – Els Amunts w północnej części wyspy i Sant Josep na południowym zachodzie z najwyższym punktem na wyspie Sa Talaiassa (476 metrów n.p.m.). Dwie główne równiny ciągną się wzdłuż całej wyspy, otwierając ku morzu na wschodzie (równina Santa Eulària) i na południu (równina Vila). Druga z nich łączy się na południowym zachodzie z szeroką równiną Pla de Sant Jordi. Wszystkie charakteryzują czerwono-brązowe, gliniaste gleby, dobrze nadające się do rolnictwa. Średnia temperatura roczna na Ibizie wynosi 17,9°C, wahając się od 11,8°C w styczniu do 25,9°C w sierpniu¹. Dzięki rocznym opadom około 425 mm w północnej części wyspy, uprawa roli nie wymaga stałej irygacji. Południowa część jest bardziej sucha, opady rzadko przekraczają tam 300 mm. Surowców naturalnych jest na Ibizie niewiele. Są to przede wszystkim lasy zapewniające budulec, złoża soli oraz ołowiu (Gómez Bellard, 2008: 45).

Korzystne położenie geograficzne zapewniło Ibizie stałe miejsce na starożytnych szlakach handlowych. Choć morze stanowi otwartą przestrzeń, którą teoretycznie można przemierzać w dowolnym kierunku, w rzeczywistości wymaga uwzględnienia wielu czynników, kluczowych dla bezpieczeństwa i efektywności żeglugi. Szczególnie wiatry oraz prądy morskie stanowiły istotną pomoc bądź przeszkodę w podróżach, w zależności od właściwego ich wykorzystania. W czasach, gdy jedynym dostępnym napędem były wiosła lub żagle, czynniki przyrodnicze miały decydujący wpływ na układ szlaków żeglugi, a w konsekwencji także na umiejscowienie portów. W starożytności bez wątpienia korzystano z prądów morskich i starano się poruszać zgodnie z ich biegiem (Aubet, 1994: 163). Główną przyczyną ich powstawania na omawianym obszarze jest ciągła zmiana objętości zbiorników wodnych w wyniku odparowywania oraz przemieszczania się mas wody pomiędzy Oceanem Atlantyckim i Morzem Śródziemnym. Inne czynniki, takie jak zasolenie, mają mniejsze znaczenie i z powodu swojej zmiennej natury nie powinny być rozpatrywa-

¹ Według: Agencia Estatal de Meteorología. www.aemet.es [28.05.2011].

ne. Można przypuszczać, że prądy na Morzu Śródziemnym nie zmieniły się w znaczący sposób w ciągu ostatnich trzech tysięcy lat. Główny prąd wpływający do Morza Śródziemnego poprzez Cieśninę Gibraltarską dzieli się na dwie odnogi. Pierwsza z nich, posuwając się na wschód wzdłuż wybrzeża afrykańskiego, dociera do Przylądka Bon i odbija ku Wielkiej Syrcie, druga zaś zbacza w stronę Sycylii, i podążając wzdłuż zachodniego wybrzeża Półwyspu Apenińskiego osiąga Morze Liguryjskie. Następnie powraca wzdłuż południowego wybrzeża Francji oraz wschodniego Hiszpanii aż do przylądka San Antonio, skąd odbija w kierunku Formentery, kończąc swój bieg na wysokości południowego krańca Sardynii. Główny prąd w zachodnim basenie Morza Śródziemnego z trudem osiąga prędkość jednego węzła. Jedynie na prostym odcinku pomiędzy Gibraltarem a Przylądkiem Bon rozpędza się okazjonalnie do trzech węzłów (Díes Cusi, 2004: 57).

Drugim czynnikiem ważnym dla żeglugi były wiatry. Stanowiły podstawową siłę w żegludze starożytnej, na tyle istotną, że nieraz na wiele dni odwlekano rozpoczęcie podróży, w oczekiwaniu na pojawienie się sprzyjających warunków. Najkorzystniejszy był stały wiatr wiejący od rufy. Choć niektóre źródła pośrednio wskazują na możliwość żeglugi pod wiatr, w praktyce nie było to stosowane ze względu na ograniczenia dostępnych wówczas żagli. Techniki wykorzystywane w starożytności czyniły żeglugę pod wiatr niezwykle trudną, możliwą w zasadzie jedynie w oparciu o napęd wiosłowy. Wiatry, choć stosunkowo dobrze poznane, mają zmienną naturę i nie podlegają łatwej klasyfikacji. W rejonie Gibraltaru ograniczają się do wschodnich i zachodnich. Wiatry ze wschodu przeważają zwłaszcza w marcu, lipcu, sierpniu, wrześniu i grudniu. W pozostałych miesiącach dominują wiatry zachodnie. W okresach, gdy wiatry z zachodu wieją z dużą siłą przeprawa przez cieśninę na stronę atlantycką jest szczególnie niebezpieczna. Zwłaszcza w zimie, gdy spotykają się tu wiatry wschodnie i zachodnie, pokonanie cieśniny wydaje się prawie niemożliwe. Na wybrzeżu Maroka i Algierii dominują w lecie wiatry wschodnie, które mogą utrzymywać się przez wiele dni z rzędu. W zatoce Walencji oraz na Balearach wieją przede wszystkim wiatry z północno-wschodu i północy. Na Morzu Tyrreńskim,

z powodu bariery jaką stanowią Sycylia i Sardynia, stosunkowo często występują bryzy ze wschodu. W Cieśninie Bonifacio przeważają jednak wiatry zachodnie. Na Sardynii wieją wiatry z zachodu lub północy – na wybrzeżu zachodnim i ze wschodu – na wschodnim (Aubert, 1994: 164–165).

Dużą rolę w żegludze odgrywają też bryzy morskie i lądowe. Ich powstawanie jest związane ze zmianą temperatur. W ciągu dnia ziemia szybko się nagrzewa, a cieplejsze powietrze nad lądem unosi się, robiąc miejsce dla chłodniejszego i bardziej wilgotnego znad morza. Bryza dzienna wieje zatem znad morza w kierunku lądu. W nocy jest odwrotnie, gdyż woda oddaje ciepło wolniej niż ląd. Bryza nocna przynosi nad wodę suche powietrze znad lądu.

W starożytności często stosowano żeglugę kabotażową, polegającą na przemieszczaniu się wzdłuż linii brzegowej, by uniknąć w ten sposób niebezpieczeństw związanych z otwartym morzem. W nocy wyciągano statek na plażę lub zarzucano kotwicę w dobrze chronionej zatoce. W ten sposób pokonywano dziennie około 20–30 mil morskich (Jundziłł, 1991: 12). W rzeczywistości system ten był jednak powolny i niebezpieczny, wystawiał bowiem statki na działanie większej liczby czynników niż w przypadku żeglugi pełnomorskiej. Przybrzeżne bryzy były zmienne i trudne do przewidzenia, a ujścia rzek zdradliwe, gdyż zmieniały konfigurację brzegu, zamulały wejścia do portów i tworzyły wiry. Żegluga przybrzeżna sprawdzała się w przypadku niewielkich łodzi rybackich oraz żeglugi lokalnej, ale nie większych jednostek handlu daleko-siężnego. W linii prostej z Ibizy do wybrzeża Hiszpanii jest ponad 65 mil, a ponad 200 mil dzieli Oran od ujścia rzeki Guadalhorce w prowincji Málaga. Najkrótsza droga z wybrzeża algierskiego do przylądka Gata wynosi 100 mil, co oznaczało trzy dni żeglugi bez możliwości zawinięcia do portu. Na odcinku wybrzeża marokańskiego od Oranu po Gibraltar, liczącym 235 mil, nie ma poświadczonych ani jednej enklawy fenickiej sprzed V wieku p.n.e. Założenie kolonii fenickich na Sycylii, Sardynii czy Ibizie pokazuje nie tylko, że Fenicjanie żeglowali w większym oddaleniu od brzegu, ale także że posiadli umiejętność żeglugi nocnej. W warunkach dobrej widoczności kierowano się według Gwiazdy Polarnej lub stałego lądu. Jest stosunkowo niewiele stref na Morzu Śródziemnym, gdzie zu-

pełnie nie widać lądu. Rafa wystająca na dziewięć metrów powyżej poziomu morza jest widoczna z pokładu statku z odległości nawet ośmiu mil. Wierzchołek góry o wysokości 2500 metrów jest widoczny z odległości 125 mil. Góry Mulhacén (3478 metrów n.p.m.) czy Canigó (2784 metrów n.p.m.) w Hiszpanii są zatem dobrymi punktami orientacyjnymi. Widoczność jest zazwyczaj znakomita w całym rejonie Półwyspu Iberyjskiego, Gibraltaru, wybrzeża Maroka i Algierii a także znacznej części Tunezji. Z kolei na wybrzeżu afrykańskim od Tunezji po Synaj i na odcinku pomiędzy Balearami i Sardinia często występują znaczne problemy z widocznością (Aubert, 1994: 150–151).

Prawdopodobnie najbardziej popularny w starożytności szlak prowadzący z Kartaginy do Gadiru (dzisiejszy Kadyks) wiodł przez Sardinia, oddaloną od afrykańskiej stolicy o 135 mil. Pierwszy etap można było pokonać bardzo szybko, dzięki korzystnym wiatrom z południa i południowego wschodu. Żegluga na wysokości Sardynii pozwalała uniknąć przeciwnego prądu o narastającej sile, który biegł wzdłuż wybrzeża Afryki od strony Gibraltaru. Po skierowaniu się na zachód i pokonaniu kolejnych 230 mil osiągnęto Ibizę już po około 10 dniach od wypłynięcia z Kartaginy. Zatoka Ibizy była idealnym miejscem na postój, choć na wyspie istniały również inne miejsca nadające się do zakotwiczenia statku, takie jak Zatoka Santa Eulària czy Cala de San Vicenç; były one jednak bardziej narażone na wiatry. Po opuszczeniu Ibizy należało skierować się na południe i płynąć dalej otwartym morzem w odległości około 20 mil od brzegu, co pozwalało uniknąć zmiennych wiatrów lokalnych. W razie potrzeby można było szukać miejsca do zakotwiczenia w zatoce Almería. Od przylądka Gata konieczna była żegluga blisko wybrzeża Andaluzji w celu uniknięcia silnego przeciwnego prądu z zachodu. Żegluga nocna wzdłuż nieoznakowanego wybrzeża była ryzykowna. W tych warunkach pokonywano najwyżej 20–25 mil dziennie, w nocy przybijając do brzegu. Na południowym wybrzeżu Półwyspu Iberyjskiego jest wiele miejsc nadających się na postój, takich jak ujścia rzek Guadalteco, Vélez, Algarrobo, Guadalmedina, Guadalhorce czy zatoka Marbella. W przypadku napotkania silnego wiatru z zachodu przy próbie

sforsowania Cieśniny Gibraltarskiej, pozostawało jedynie szukać schronienia w zatoce Málaga lub Algeciras i cierpliwie czekać na poprawę warunków. Zazwyczaj nie trwało to dłużej niż trzy lub cztery dni, choć znane są przypadki, że niekorzystny wiatr utrzymywał się nawet dwa miesiące. Po przekroczeniu Gibraltaru można było osiągnąć Gadir w dwa dni. Całkowita odległość z Kartaginy do Gadiru przy wykorzystaniu powyższego szlaku wynosiła 879 mil. W przypadku sprzyjających warunków można było pokonać całą trasę w 30 dni bez podejmowania większego ryzyka. Drugi szlak prowadził wzdłuż północnego wybrzeża Afryki aż do Algierii, a stamtąd ku Ibizie, by ostatecznie dotrzeć do Cieśniny Gibraltarskiej od strony północnej. Wyruszając z przylądka Bon statek natrafiał na silny przeciwny prąd o prędkości od jednego do dwóch węzłów. Można go było jednak częściowo uniknąć, żeglując w pewnym oddaleniu od brzegu. Dawało to możliwość pokonywania dziennie 20–30 mil. Po dopłynięciu do Algierii dalsza żegluga wzdłuż wybrzeża była niemal niemożliwa, dlatego konieczne było skierowanie się ku odległej o 150 mil Ibizie i stamtąd opisaną wcześniej drogą ruszyć ku przylądkowi Gata i dalej w kierunku Cieśniny Gibraltarskiej. Łączna długość tego szlaku wynosiła około 1000 mil, a szacowany czas żeglugi przy dobrych warunkach 35–40 dni. Ryzyko na tej trasie było znacznie większe, ponieważ w tej części wybrzeża afrykańskiego bezpiecznych przystani było niewiele (Díes Cusi, 2004: 73–74). Droga powrotna była zazwyczaj znacznie szybsza i łatwiejsza. Po wypłynięciu z Gadiru przekraczano Cieśninę Gibraltarską mniej więcej na samym jej środku, gdzie prąd w kierunku wschodnim jest najsilniejszy. W przypadku braku przeciwnego wiatru ze wschodu przepłynięcie na Morze Śródziemne nie sprawiało trudności. Znajdujący się po obu stronach ląd wykluczał problemy z orientacją. Dalsza żegluga także zależała od wiatru. Wiatr wschodni zmuszał do trzymania się wybrzeża Andaluzji i korzystania z jej bezpiecznych przystani. W przypadku pomyślnego wiatru z zachodu można było płynąć środkiem prądu, co pozwalało osiągnąć prędkość nawet do pięciu węzłów. Na wysokości przylądka Gata należało płynąć ku Balearom. Po ich przekroczeniu kierowano się ku wybrzeżu

Afryki, co nie było łatwe ze względu na częste przeciwne wiatry ze wschodu i południa. Dalsza żegluga prowadziła wzdłuż wybrzeża i pozwalała na pokonywanie najwyżej 20–25 mil dziennie. Łączna odległość wynosiła około 780 mil, a czas 30–40 dni (Díes Cusi, 2004: 74).

Oba przedstawione warianty szlaku z Kartaginy do Kadyksu wiodły przez Ibizę. Oczywiście istniała możliwość zupełnego omińnięcia Balearów i przepłynięcia wzdłuż wybrzeża Algierii i Maroka, aż do Słupów Melkarta. Była to jednak droga bardzo niebezpieczna, z niewielką liczbą bezpiecznych przystani oraz z niekorzystnym, silnym prądem od strony cieśniny. Droga ta była niezmiernie rzadko wykorzystywana w starożytności. Należy pamiętać, że jedną z podstawowych cech żeglugi handlowej jest oparcie się na bezpiecznych i stabilnych szlakach (Díes Cusi, 2004: 53). Minimalizacja ryzyka czyniła handel bardziej efektywnym i dawała szansę większego zysku. Większość statków płynących z Sardynii, Sycylii i Tunezji do Hiszpanii lub z powrotem musiała zatem uwzględnić na swoim szlaku Ibizę. Korzystne położenie geograficzne wyspy miało istotny wpływ na szybki wzrost jej znaczenia.

Ibiza po raz pierwszy została zasiedlona pod koniec III tysiąclecia p.n.e. Obecność człowieka ograniczała się wtedy do niewielkich grup zamieszkujących jaskinie oraz proste struktury kamienne. Fenicjanie w momencie przybycia w drugiej połowie VII wieku p.n.e. zastali wyspę opuszczoną od około pięciuset lat. Hiatus osadniczy nie został dotąd w przekonujący sposób wytłumaczony. Brak osadnictwa miejscowego odróżnia Ibizę od innych wysp świata fenicko-punickiego (Gómez Bellard, 2008: 46). Zgodnie z badaniami wykopaliskowymi, najstarsze osadnictwo fenickie na Ibizie skupiło się w dwóch miejscach na południowym wybrzeżu, oddalonych od siebie o zaledwie 10 kilometrów. Pierwsze z nich to Sa Caleta, osada o cechach analogicznych do ośrodków fenickich z Andaluzji, takich jak Cerro del Prado, Cerro del Villar, Morro de Mezquitilla czy Chorreras. Istniała bardzo krótko, najwyżej pięćdziesiąt lat, i składała się z jednej fazy osadniczej. Całe miasto zajmowało powierzchnię około czterech hektarów i cechowała je nieregularna urbanistyka miejska, z budynkami oddzielonymi wąskimi uliczkami i niewielkimi poligo-

nalnymi placami (Ramón, 2002: 130–133). Zachowany na stanowisku materiał archeologiczny datowany jest od drugiej połowy VII wieku p.n.e. do początku VI wieku p.n.e. W większości jest to ceramika, z której 95% stanowią importy. Najliczniej występują amfory typu Vuillemot R-1, produkowane przez różne ośrodki rejonu Gibraltaru. Około 4–6% materiału to amfory o kształcie owoidalnym. Miejsc ich produkcji należy szukać w środkowej części Morza Śródziemnego – na Sardynii, Sycylii lub w Tunezji. Amfory te bezpośrednio poświadczają istnienie kontaktów handlowych Fenicjan z Sa Caleta z innymi ośrodkami miejskimi. Na stanowisku znaleziono też kilkanaście przedmiotów związanych z wytopem metali. Choć nie jest poświadczane wykorzystanie żyznych terenów wokół stanowiska, z pewnością prowadzono uprawę, hodowlę i rybołówstwo na niewielką skalę. Działalność osady koncentrowała się przede wszystkim na handlu (Ramón, 1991: 138). Około 600 roku p.n.e. osada została w pokojowy i zorganizowany sposób opuszczona. Prawdopodobnie niewielka zatoczka okazała się niewystarczająca dla potrzeb szybko rozwijającego się ruchu morskiego (Gómez Bellard, 2008: 46).

Bezpośrednio po Sa Caleta, a być może nawet częściowo równoległe z pierwszą osadą, rozwinęło się osadnictwo w Zatoce Ibizy. Wiedzę na jego temat czerpiemy pośrednio, na podstawie grobów z pobliskiej nekropoli Puig des Molins, o powierzchni około 8–10 tys. m² (Costa, Fernández, 1994: 101). Nekropola ta jest bez wątpienia jednym z najważniejszych stanowisk fenickich w zachodnim basenie Morza Śródziemnego. Pozwala prześledzić zmiany demograficzne zachodzące na wyspie przez cały okres zasiedlenia aż po czasy rzymskie. Badania w zakresie antropologii fizycznej wykazały, że osoby pochowane w najstarszych grobach nekropoli to przede wszystkim młodzi mężczyźni i kobiety w wieku poniżej trzydziestu lat. Licznie reprezentowane są także dzieci w wieku od kilku miesięcy do dwunastu lat. Analiza pochówków nasuwa obraz społeczności młodych rodzin imigranckich, które osiedliły się na opuszczonej i początkowo dość silnie odizolowanej wyspie na skraju świata fenickiego. Materiał ceramiczny z połowy VI wieku p.n.e. znaleziony w Zatoce Ibizy i na nekropoli Puig des Molins jest w 90% produkcji lokalnej. Są

to naśladownictwa tych samych, pochodzących z importu form ceramicznych, które wcześniej występowały w Sa Caleta. Stosunkowo szybko nawiązano kontakty z różnymi ośrodkami Morza Śródziemnego, co widoczne jest na przykładzie innych zabytków, takich jak figurki cylindryczne znajdujące się na pobliskiej wyspie Illa Plana. Ten typ koroplastyki jest rozpowszechniony w środkowym basenie Morza Śródziemnego i zdaje się świadczyć o obecności na Ibizie przedstawicieli z Sardynii, Sycylii i Tunezji, wymieszanych z kolonizatorami fenickimi z Półwyspu Iberyjskiego już we wczesnej fazie VI wieku p.n.e. Wydaje się, że największe znaczenie dla rozwoju wyspy miały przemiany wewnętrzne i reorganizacja ekonomiczna – celowe porzucenie niepewnej Sa Caleta na rzecz Zatoki Ibizy, dużo lepiej nadającej się do ostatecznej konsolidacji osadniczej (Ramón, 1991: 141–142). Żywotność kolonii należy łączyć przede wszystkim z intensyfikacją handlu morskiego. Do portu Ibizy trafiały w tym czasie liczne importy greckie, etruskie, egipskie, zachodniofenickie i punickie. Można przypuszczać, że głównym odbiorcą tych produktów były plemiona iberyjskie (Costa, Fernández, 1994: 102).

W kolejnej fazie, która trwała od końca VI wieku p.n.e. mniej więcej do połowy V wieku p.n.e., widoczne są dwie ważne tendencje. Pierwsza to rosnący wpływ form i stylów typowych dla obszaru środkowopunickiego; druga to początek kolonizacji i intensywnej eksploracji terytorialnej w stopniu nie ograniczonym jedynie do terenów w bezpośrednim pobliżu Zatoki Ibizy. Procesy te wynikały z napływu nowych osadników i stopniowego włączania wyspy do punickiej strefy wpływów. Jest to widoczne także w obrządku pogrzebowym nekropoli Puig des Molins, gdzie pojawiły się nowe typy grobów i nastąpiła zamiana obrządku ciałałpalnego na szkieletowy. Obok ekspansji Kartagińczyków na charakter kulturowy Ibizy miały w tym okresie wpływ także inne czynniki, takie jak działalność kolonii fenickich z rejonu Gibraltaru czy rozwój osadnictwa greckiego w Emporion na obszarze dzisiejszej Katalonii (Ramón, 1991: 143). Wraz z pojawieniem się pod koniec VI wieku p.n.e. amfor typu Maña-Pascual A4 rozpoczęła się nowa era w handlu zachodniofenickim, opartym na masowym eksporcie prze-

tworów rybnych produkowanych w Zatoce Kadyksu. Ibiza nie zaliczała się do głównych rynków zbytu, pełniąc raczej funkcję przystanku na drodze do miast iberyjskich i greckich na wybrzeżu katalońskim oraz greckich i punickich ośrodków położonych na wschodzie. Obecność datowanych w przybliżeniu na rok 500 p.n.e. fragmentów amfor z rejonu Gibraltaru w greckim Emporion, wraz z towarzyszącymi im nowymi pojemnikami produkowanymi na Ibizie typu PE-11 i PE-12 oraz amforami greckimi wskazuje na bogate kontakty handlowe w tym okresie. Amfory Maña-Pascual A4 docierały także dalej na wschód, czego najważniejszym przykładem jest tak zwany „Punic Amphora Building” w Koryncie – magazyn handlarza między innymi przetworami rybnymi i winem (Maniatis *et al.*, 1984: 205–222). W warstwach datowanych na lata 475–460 p.n.e. zachowały się fragmenty setek amfor Maña-Pascual A4; niektóre zawierały nawet ości i łuski tuńczyka. Amfory Maña-Pascual A4, pochodzące z pierwszej połowy V wieku p.n.e., występują także na Ibizie, brakuje za to amfor środkowopunickich.

Wydaje się, że pomiędzy amforami owoidalnymi z przełomu VII i VI wieku p.n.e. a kolejnym napływem amfor punickich z V wieku p.n.e. nie ma bezpośredniej kontynuacji (Ramón, 1991: 144). Niemal zupełny brak materiału ceramicznego sugeruje zanik kontaktów między Tunezją, Sycylią i Sycylią a koloniami na zachodzie, będący zapewne wynikiem napiętej sytuacji politycznej. W 480 roku p.n.e. wojska punickie poniosły druzgoczącą klęskę w bitwie pod Himera przeciwko Grekom sycylijskim, dowodzonym przez Gelona, tyrana Syrakuz. Ekspansja punicka na Morzu Śródziemnym została zatrzymana na blisko siedemdziesiąt lat. Kryzys dotknął także samej Kartaginy, gdzie import dóbr nie tylko ze świata greckiego, lecz także od Etrusków czy Persów niemal ustał (Law, 1978: 121). Amfory z Ibizy typu PE-11 i PE-12, datowane na pierwszą połowę V wieku p.n.e., są sporadycznie znajdowane poza samą wyspą – na Balearach, w Emporion czy stanowisku Torre la Sal.

W połowie V wieku p.n.e. rozpoczął się okres, który można określić mianem klasycznego. Trwał on w zasadzie aż do końca drugiej wojny punickiej. W pierwszej fazie wiązał się z dynamicz-

nym wzrostem ekonomicznym i rozwojem społecznym Ibizy oraz kontynuacją zapoczątkowanej już wcześniej kolonizacji agrarnej całej wyspy, choć dopiero w wieku kolejnym zaczęło się kształtować zorganizowane osadnictwo wiejskie na dużą skalę. Najchętniej zajmowano miejsca gwarantujące łatwy transport i odpowiednie gleby, zwłaszcza żyzne *terra rossa*. Budowane w takich miejscach domy często pozostawały zamieszkałe przez wiele wieków. Większość ulegała przy tym licznym przebudowom, co niszczyło najwcześniejsze fazy zasiedlenia (Gómez Bellard, 2008: 63). Wydaje się, że założenia te nie posiadały żadnych struktur defensywnych (Sáez Fernández, 2001: 97). Badania pokazują, że stanowiska typu wiejskiego rozmieszczone były na całej wyspie, co może sugerować rodzaj centralnego planowania lub przynajmniej pewien stopień zorganizowanego działania. W omawianym okresie pojawiły się także amfory PE-13 – bezpośrednia kontynuacja wcześniejszych typów, występujące jednak w dużo większej liczbie. Zdają się one świadczyć o coraz szerszej zakrojonym, a zarazem bardziej stabilnym eksporcie wytwarzanych na wyspie produktów. Wciąż utrzymywały się jednak silne wpływy zachodniofenickie, widoczne w coraz większym rozpowszechnieniu amfor z Zatoki Kadyksu. Jednym z najważniejszych przykładów tej działalności jest wrak, który zatonął nieopodal wysepki Tagomago położonej na północny wschód od Ibizy. Jego ładunek składał się wyłącznie z amfor Maña-Pascual A4. Płynął z rejonu Gibraltaru i zatrzymał się na Ibizie, gdzie pozostawił zapewne część towaru. Trudno ocenić, jaki był kolejny cel podróży. Jedną z możliwości była żegluga na północ do Emporion, drugą skierowanie się na wschód ku Sardynii. Wrak Tagomago dowodzi, że Ibiza była ważnym punktem na szlaku wiodącym z południa Półwyspu Iberyjskiego (Ramón, 1981: 31).

Pod koniec V wieku p.n.e. powoli zaczął odżywać handel z ośrodkami środkowopunickimi. Niewielki depozyt ze stanowiska Es Palmer z rejonu Zatoki Ibizy zawiera PE-13 wraz z różnymi amforami obcego pochodzenia – korynckimi, iberyjskimi i Maña-Pascual A4. Świadczy to o złożonym charakterze ówczesnego handlu i jednoczesnym imporcie na wyspę różnego rodzaju produktów (Ramón, 1991: 146–147). Na nekropoli Puig des Molins

powstało wtedy wiele hypogeów naśladowujących modele z Kartaginy, a w V i IV wieku p.n.e. zajęły one całe wzgórze. Wyposażenie grobowe było bogate i obejmowało figurki, biżuterię i ceramikę, w tym importy attyckie. Ibiza przeżywała w tym czasie wyraźny wzrost demograficzny, osiągając populację około 4000 mieszkańców. Mniej więcej w połowie IV wieku p.n.e. Ibiza rozpoczęła intensywną dystrybucję własnych towarów. Produkowane wówczas amfory PE-14 i PE-22 były szeroko rozpowszechnione, szczególnie na wschodnim wybrzeżu Półwyspu Iberyjskiego (Ramón, 1991: 147). Transportowano w nich towary dostarczane przez zaplecze wiejskie, które zdążyło się już znacznie rozwinąć.

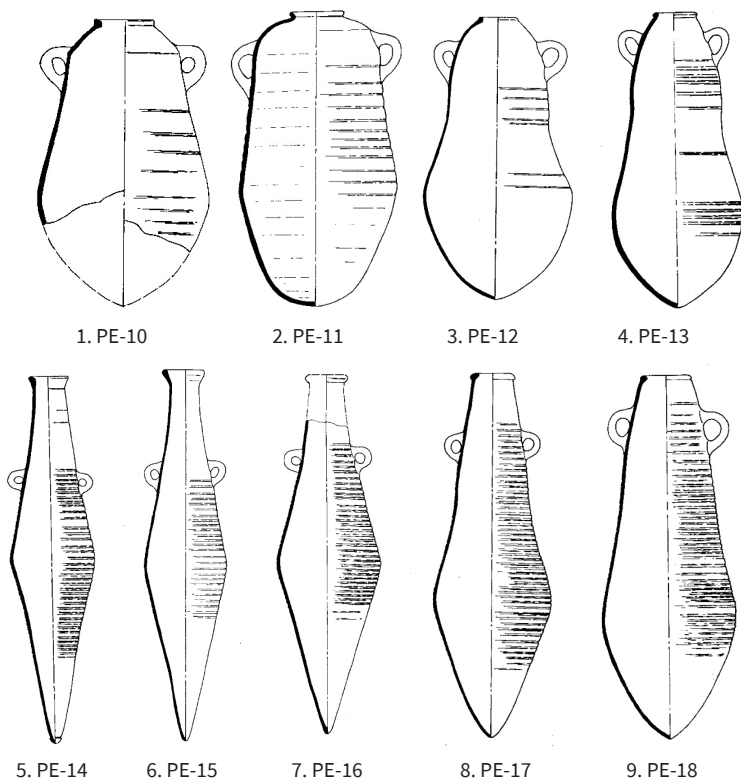
W pierwszej połowie III wieku p.n.e. na podobną skalę co stare typy eksportowane były amfory PE-15 i PE-22; pojawiły się także ich liczne naśladownictwa. III wiek p.n.e. to okres przełomowych wydarzeń historycznych, jakimi były pierwsza i druga wojna punicka. Ibiza z pewnością odgrywała wówczas ważną rolę, służąc jako port dla wojsk kartagińskich w drodze do Hiszpanii (Costa, Fernández, 1994: 104). O kontynuacji aktywności handlowej w tym okresie świadczą znaleziska amfor PE-16 na licznych stanowiskach Balearów, wybrzeżu Katalonii i Walencji. Wieki III i II p.n.e. były okresem stopniowego upadku nekropoli Puig des Molins. Ilość materiału archeologicznego jest znacznie mniejsza niż w poprzedniej fazie. Przyczyna tych zmian nie jest do końca jasna. Badania ratunkowe na Avenida de España wykazały ślady zniszczeń i spalenia w datowanych na III wiek p.n.e. warstwach znajdującego się tam obszaru o charakterze przemysłowym. Być może należy je wiązać z pojawieniem się na wyspie w 217 roku p.n.e. Gnejusza Scypiona, który mimo oblężenia nie mógł zdobyć dobrze bronionego miasta (Liv. XXII, 20). Dokonał jednak rabunku terenów poza akropolis, co mogło mieć pewien wpływ na ekonomię wyspy (Fernández, 1986: 174). Z drugiej strony dane archeologiczne wskazują na ekonomiczną pomyślność Ibizy przez cały III i II wiek p.n.e., bez zakłóceń spowodowanych drugą wojną punicką (Gómez Bellard, 2008: 66). Spokojny rozwój pozwala przypuszczać, że Ibiza została sprawnie wcielona do imperium i potrafiła czerpać korzyści ekonomiczne w nowych realiach politycznych. Minęło jednak wiele czasu, nim całkowicie zatarła się

ekonomiczna i polityczna spuścizna z czasów punickich. W okresie republiki, a nawet wczesnego cesarstwa, nieprzerwanie produkowano amfory z rodziny PE-1, a lokalną monetę z wizerunkiem boga Besa, wprowadzoną jeszcze w czasach fenickich na początku III wieku p.n.e., bito aż do I wieku n.e.

Od powstania na niej pierwszych kolonii aż do upadku Kartaginy, Ibiza pozostawała ważną częścią świata fenicko-punickiego. Korzystne położenie sprawiło, że wyspa prędko stała się kluczowym punktem na szlakach morskich. Najstarszy okres, obejmujący rozwój osady Sa Caleta, a następnie osadnictwa w Zatoce Ibizy, związany był z działalnością Fenicjan z rejonu Gibraltaru, którzy poszukiwali złóż surowców oraz możliwości dotarcia do nowych rynków zbytu dla swoich towarów. Położenie wyspy czyniło ją dobrym punktem wyjścia do handlu z plemionami Katalonii i Langwedocji. Pod koniec VI wieku p.n.e. została włączona do sieci dystrybucji przetworów rybnych produkowanych w Zatoce Kadyksu. W kolejnych stuleciach Ibiza podlegała wpływom punickim, a następnie rzymskim. Oprócz ważnej funkcji portu, Ibiza posiadała własną gospodarkę, choć na jej temat wiadomo niewiele, zwłaszcza w starszych fazach osadniczych. Diodor Sycylijski wspomina, że Ibiza nie była szczególnie żyzna i posiadała niewiele ziemi, nadającej się do uprawy winorośli, ale rosły na niej za to drzewka oliwne (Diod. V, 16). Gleby te były zbyt skromne do uprawy zbóż, jednak wspólnie z wystarczającymi opadami, łagodnymi temperaturami i dużą ilością słońca dawały korzystne warunki do produkcji wina i oliwy. Dowody archeologiczne, dokumentujące produkcję rolniczą na Ibizie, opierają się głównie na amforach transportowych oraz stanowiskach wiejskich. Klasa PE 2 (zob. tabela 2) imituje znane amfory greckie na wino produkcji Koryntu czy Massalii, a PE 1 (zob. tabela 1) została powiązana głównie z transportem oliwy, choć była też prawdopodobnie wykorzystywana do transportu innych produktów. Na niektórych położonych w głębi lądu stanowiskach o charakterze wiejskim zachowały się prasy do wytłaczania oliwy oraz kamienne zbiorniki do jej przechowywania. Należy jednak podkreślić, że choć najstarsze stanowiska pochodzą z V wieku p.n.e., pod względem chronologicznym żadna z pras nie może być datowana wcześniej niż na III wiek p.n.e. Wobec braku

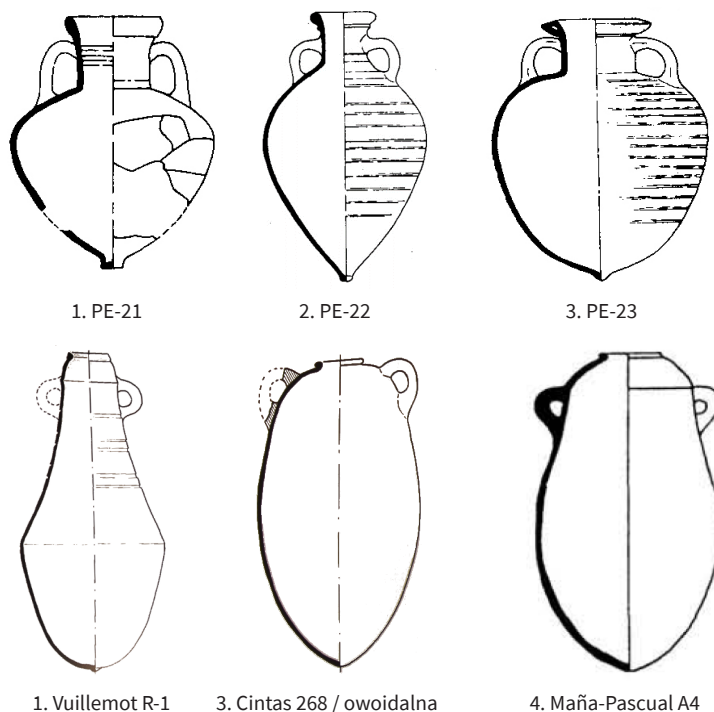
jakichkolwiek bezpośrednich dowodów archeologicznych na produkcję wina, można o niej wnioskować tylko na podstawie komentarzy Diodora Sycylijskiego i kształtów amfor 2 klasy. Tak czy inaczej, rolnicza przeszłość Ibizy, związana z produkcją oliwy i wina, wydaje się więcej niż prawdopodobna. W przypadku uprawy oliwek okresem najbardziej intensywnej pracy jest listopad-grudzień, zaś dla winogron wrzesień-październik. Aktywności te mogły być bezkolizyjnie łączone z eksploracją licznych salin, co zazwyczaj odbywa się w lipcu i sierpniu (Gómez Bellard, 2008: 67). Gospodarka Ibizy wciąż jest nam znana jedynie w ogólnym zarysie. Więcej danych mogą dostarczyć jedynie nowe badania wykopaliskowe na wyspie, powiązane ze szczegółową analizą porównawczą materiału archeologicznego z innych stanowisk śródziemnomorskich.

Tabela 1. Zestawienie porównawcze amfor klasy PE-1



Źródło: Ramón, 1991, Fig. 18.1, 19.1, 20.3, 21.5, 23.1, 30.6, 31.7, 34.5, 39.6

Tabela 2. Zestawienie porównawcze wybranych amfor klasy PE-2 oraz innych amfor fenickich



Źródło: Ramón, 1991, Fig. 42.1, 43.1, 44.1; Vuillemot R-1, Mancebo, 1997, Fig. 1.A1; Cintas 268 / ovoidalna, Guerrero Ayuso, 1992, Fig. 8; Maña-Pascual A4, Guerrero Ayuso, 1992, Fig. 3

Bibliografia

- Agencia Estatal de Meteorología. www.aemet.es [28.05.2011].
- Aubet, M. (1994): *Tiro y las colonias fenicias de occidente*, Barcelona: Crítica.
- Costa, B., Fernández, J. (1994): "YBSHM (Eivissa). Història d'un centre púnic emisor de moneda". W: *La Moneda a l'Eivissa Púnica*. Palma de Mallorca: Centre de Cultura Sa Nostra, 101–112.
- Díes Cusí, E. (2004): "Las condiciones técnicas de la navegación fenicia en el Mediterráneo Oriental". W: V. Peña, C. G. Wagner, A. Mederos (eds.), *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros: Encuentro entre marinos, arqueólogos e historiadores*. Madrid: Universidad Complutense, 55–84.

- Diodorus Siculus, *The Library of History*, Vol. III, B. 4.59–8, trad. C.H. Oldfather [Loeb Classical Library 340], Harvard 1939.
- Fernández, J. (1986): “Necrópolis del Puig des Molins (Ibiza): Nuevas perspectivas”. W: G. Del Olmo, M. E. Aubet (eds.), *Los Fenicios en la Península Ibérica*, Vol. I: *Arqueología, Cerámica y Plástica*. Sabadell (Barcelona): AUSA, 149–175.
- Gómez Bellard, C. (2008): “Ibiza: the Making of New Landscapes”. W: P. van Dommelen, C. Gómez Bellard (eds.), *Rural Landscapes of the Punic World*. London: Equinox, 44–75.
- Guerrero Ayuso, V. (1992): *Catálogo de las ánforas prerromanas*. Cartagena: Ministerio de Cultura. Museo Nacional de Arqueología Marítima.
- Jundziłł, J. (1991): *Rzymianie a morze*. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Bydgoszczy.
- Law, R. (1978): “North Africa in the period of Phoenician and Greek colonization, c. 800 to 323 BC”. W: J. D. Fage (ed.), *The Cambridge History of Africa*, Vol. 2: *From c. 500 BC to AD 1050*. Cambridge: Cambridge University Press, 87–147.
- Mancebo Dávalos, J. (1997): “Ánforas orientalizantes de la cuenca baja del Guadalquivir”. *Zephyrus* 50: 199–215.
- Maniatis, Y., Jones, R. E., Whitbread, I. K., Kostikas, A., Simopoulos, A., Karakalos, Ch., Williams, C. K. (1984): “Punic Amphoras Found at Corinth, Greece: An Investigation of Their Origin and Technology”. *Journal of Field Archaeology* 11: 205–222.
- Ramón, J. (1981): *La producción anfórica púnico-ebusitana*, Ibiza: Delegación del Ministerio de Cultura.
- Ramón, J. (1991): “Las ánforas púnicas de Ibiza”. *Trabajos del Museo Arqueológico de Ibiza* 23: 1–199.
- Ramón, J. (2002): “The Ancient Colonization of Ibiza: Mechanisms and Process”. W: M. Bierling, *The Phoenicians in Spain. An Archaeological Review of the Eighth-Sixth Centuries B.C.E: A Collection of Articles Translated from Spanish*. Winona Lake: Eisenbrauns, 127–152.
- Sáez Fernández, P. (2001): “Algunas consideraciones sobre la agricultura cartaginesa”. *Trabajos del Museo Arqueológico de Ibiza* 47: 91–110.
- Tytus Liwiusz (1974): *Dzieje Rzymu od założenia miasta. Księgi XXI–XXVII*, tłum. M. Brożek. Wrocław/Warszawa/Kraków/Gdańsk.