

# A PROPÓSITO DE UN RECIPIENTE CERÁMICO DEL MUSEO NAVAL DE CANARIAS

*Lourdes Girón Anguiozar*  
*Adexe Hernández Reyes*

## INTRODUCCIÓN

El objetivo de la presente comunicación es dar a conocer los resultados de la investigación de un recipiente cerámico hallado de forma casual por militares en la Bahía de Cartagena (Murcia) y depositado en el Museo Naval de Canarias a cuyo personal queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento por su inestimable colaboración.

A pesar de que la investigación presentaba el problema de la ausencia de estratigrafía y de la casi completa falta de información, las primeras observaciones arrojaron datos decisivos para poder establecer una cronología más precisa. Los escasos datos sobre este ejemplar fueron facilitados por la persona que en el momento de realizar este estudio dirigía dicha institución, el coronel Manuel López-Amado Castrillón, al cual agradecemos su amabilidad y su desinteresada colaboración al cedernos información inédita sobre el objeto de nuestro estudio, del cual no existía constancia del acta de depósito y, por tanto, tampoco del año de su extracción.

La información que disponía el museo ubicaba este ejemplar en época tardoromana, cuya cronología estaría en torno al siglo III d. C., tras una investigación minuciosa de paralelos, de sus características técnicas, observación de grupos cerámicos y manufactura de la misma, establecimos que se trataba de una tinaja de época moderna y no de un ánfora romana como en un primer momento se creía.

## MARCO CONTEXTUAL

Los procesos político-mercantilistas desarrollados en Europa desde los albores de la época moderna marcaron un clima de auténtico auge comercial y una nueva coyuntura en la que, a buen seguro, la mayor beneficiada fue España.

A mediados del siglo XIV, la crisis causada por las oleadas de la peste castigó la población; a su vez, la degradación de las condiciones atmosféricas acarrearón algunos cambios en la gestión agrícola de extensas regiones.<sup>1</sup> En 1453, con la caída de Constantinopla, el tráfico marítimo se extendió hacia el área atlántica y el norte de Europa; con ello afloró una intensa economía de cambio entre el Mediterráneo Occidental y el área del Mar del Norte y Báltico, pero no debemos olvidar que fue el descubrimiento, en 1492, de lo que se consideró el Nuevo Mundo lo que abrió las puertas al ascenso y al impulso comercial de la España moderna.<sup>2</sup>

A partir de la primera mitad del siglo XVI, España intensifica las relaciones comerciales con el extranjero, siendo América uno de sus principales destinos.<sup>3</sup> Desde este momento se establecen tres grandes rutas que conectan Europa con América: la de las Indias, la de Centroamérica y la de América del Sur.<sup>4</sup> La situación político-económica entre finales del siglo XVII y finales del siglo XVIII era compleja y confusa. El reino de España controlaba la

mitad de Italia, los Países Bajos y un vasto imperio ultramarino, compuesto por América Central y América del Sur (excepto Brasil).<sup>5</sup>

La práctica del monopolio basado en un puerto único cesó con la apertura progresiva de las rutas marítimas y la intensificación de las relaciones comerciales directas entre metrópoli y colonia.<sup>6</sup> La política comercial y la economía marítima cambian cuando aparece el Reglamento del Libre Comercio, que habilitaba a trece grandes puertos españoles, entre ellos el de Cartagena.<sup>7</sup> A finales del siglo XVIII se establece entre España y las colonias de las Indias una fórmula económica para controlar el retorno, es decir, se elabora una administración específica para recaudar los impuestos derivados del fisco.<sup>8</sup> De esta manera se anula el monopolio del puerto de Cádiz.<sup>9</sup>

El puerto de Cartagena ha sido un referente en la navegación a lo largo de la Historia, no solo por su situación geoestratégica sino también por su configuración orográfica,<sup>10</sup> una variable clave en el intenso tráfico marítimo que ha conocido el Mediterráneo desde las primeras singladuras marítimas. Pero estas óptimas condiciones geomorfológicas no fueron suficientes para acabar con el monopolio del puerto único en época moderna concretado en el puerto gaditano.<sup>11</sup> Aunque Cartagena contaba con las infraestructuras necesarias para considerarse un gran puerto, no supuso más del 2% de las exportaciones españolas dirigidas a las Indias Occidentales, puesto que Cádiz continuaba con el control del grueso del tráfico marítimo.<sup>12</sup>

La particular morfología del Puerto de Cartagena nos puede situar espacialmente, no sin reservas, el posible origen de este recipiente. Con la construcción del Real Arsenal para la Marina española en el Mar de Mardarache en el siglo XVIII, época a la que podríamos adscribir cronológicamente este recipiente, el sector exterior del puerto quedó destinado a diversas actividades de carácter comercial.<sup>13</sup> Esta zona ha sido desde entonces un lugar con una gran presencia militar destinada tradicionalmente a prácticas de submarinismo. El puerto de Cartagena es el enclave original donde fue hallada la pieza, dato ofrecido por el coronel bajo cuyo mando se encontraban las instalaciones del museo. El recipiente cerámico fue encontrado durante el desarrollo de algunas inmersiones de carácter militar.

UN TINAJA MODERNA ESPAÑOLA, ¿HERENCIA DE *AMPHORA* O DE *DOLIUM*? (FIG. 1)

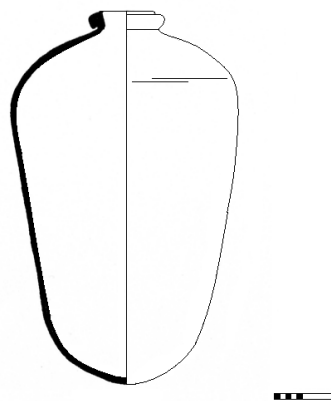


Figura 1: dibujo arqueológico de la pieza. Autor: Lourdes Girón Anguiozar.

Los estudios de cerámica moderna en España son prácticamente inexistentes. Probablemente, las causas de esta ausencia sean debidas a una falta de interés de la

comunidad científica por esta época, los períodos modernos, desde un punto de vista cerámico y arqueológico en comparación con otras épocas.

El recipiente cerámico estudiado responde a una forma cerrada, cuyo diámetro máximo se sitúa siempre por debajo de su boca, de perfil general ovoide invertido, cuello cilíndrico corto y estrangulado, borde de sección cuadrada ligeramente exvasado con una pestaña en la parte superior interior del borde. Sus dimensiones son algo superiores para la media de estos ejemplares, de 60 cm. de alto, un diámetro máximo de 36 cm. y 11 cm. de boca. Presenta en su cara exterior numerosas concreciones marinas (fig. 2), así como un orificio (fig. 3) no uniforme en el hombro de unos 3 cm. de diámetro aproximadamente, perforación, según la investigación llevada a cabo por nosotros, post-deposicional, y está fabricado, salvando las distancias, de dos partes como su antecesor, el *dolium*.<sup>14</sup>



Figura 2: pieza completa. Autor: Daniel Becerra Romero (cortesía del Museo Naval de Canarias). Figura 3: detalle de la boca del recipiente con el orificio. Autor: Daniel Becerra Romero (cortesía del Museo Naval de Canarias).

Este tipo de recipientes responderían al vocablo de botija, y algunos investigadores ven en ellos a “la primera ánfora” de época moderna.<sup>15</sup> En esta misma línea están aquellos que lo consideran “heredero de toda una familia de envases cerámicos destinados al transporte marítimo muy comunes en el Mediterráneo antiguo, las ánforas”;<sup>16</sup> no obstante, si atendemos a la etimología de este concepto, comprobamos que este recipiente se caracteriza por llevar dos asas por donde poder transportarlos<sup>17</sup> y este ejemplar carece totalmente de ellas. Aunque sea cierto que el ánfora fue el recipiente más común destinado al comercio marítimo, también lo fue en menor medida el *dolium*, vasija que se caracteriza por su forma cilíndrica o globular sin asas.<sup>18</sup> En cuanto a los criterios morfométricos, estaríamos formalmente más cerca de lo que se ha definido como *dolium* que como *amphora*, es decir, que podríamos considerar nuestro recipiente heredero del *dolium*.

A diferencia de sus predecesores, los ejemplares romanos o medievales, este tipo de vasija respondía a un tipo de medida más que a una relación de recipiente y contenido<sup>19</sup> como ocurría en épocas anteriores. Con lo cual nos habla de un comercio basado más en las medidas y capacidades que en el producto transportado, es decir, con unas medidas *grosso modo* estándares se podrían establecer, más o menos, unos precios universales y, por consiguiente en algunos casos, ser reutilizables con otros productos.

Aunque, como ya hemos indicado, la pieza en cuestión presenta adherencias de procedencia subacuática, se puede distinguir que el modo de cocción responde al tipo A de

Picon,<sup>20</sup> se le reconoce a su vez con los nombres de una atmósfera reductora-oxidante, con un grado de cocción normal y uniforme de tono de anaranjado.<sup>21</sup>

La cubierta-tapadera de estos recipientes tampoco ha sido objeto de estudio por parte de la comunidad científica. Si atendemos a su borde (fig. 4), este no es el más indicado para el apoyo de una tapadera de barro puesto que no existe inclinación en la cara interior del borde para su encaje, por lo que creemos que bien podría emplearse algún tipo de material perecedero como cuero o similar, sujetado al cuello con una amarra o bien un corcho a modo de tapón.



*Figura 4: detalle de la boca del recipiente*  
 Autor: Daniel Becerra Romero (cortesía del Museo Naval de Canarias).

Tipológicamente, este ejemplar y sus afines gozan de una amplia difusión desde el punto de vista comercial y de las reutilizaciones.<sup>22</sup> La tinaja se identifica con la Forma I de James S. R. y se puede fechar, sin dudas, entre 1580 y 1780.

Este ejemplar se caracteriza por sus grandes dimensiones que, a buen seguro, respondían a dos posibles fines: servir de almacenamiento de tipo doméstico o industrial de alimentos, o bien ser los contenedores en los procesos mercantiles, como parece indicar su procedencia subacuática; sin olvidar, aunque no sea el caso, sus reutilizaciones en el relleno de bóvedas.<sup>23</sup>

#### Los posibles productos envasados

En la medida de lo posible hemos intentado conocer qué posibles productos podrían haber sido objeto de transporte en este recipiente. Pocos son los residuos que pueden quedar en este tipo de ejemplares que han pasado tanto tiempo en un ambiente que, aunque de alguna forma persevera el material, también destruye mucha información.

No obstante, durante nuestra visita al Museo Militar pudimos reconocer detenidamente el recipiente. Observamos en el interior una mancha de color vinoso en el fondo que ocupaba un tercio de la vasija con una inclinación de unos 30-35° aproximadamente. Fueron sobre todo estas características, color e inclinación, lo que nos puso en alerta y, por tanto, nos proporcionó las variables con las que poder establecer una hipótesis. De esta forma observamos que posiblemente se podría tratar de un recipiente que contenía vino, que en el momento de su hundimiento la vasija no se perforó y permaneció cerrada, de lo contrario no habría rastro de la impronta en las paredes interiores. Otro dato importante y a tener en cuenta es que la vasija pudo haber estado vacía en el momento de su hundimiento, con lo cual se abre

la posibilidad de que la pieza no formara parte del cargamento comercial sino, más bien, del menaje de la tripulación.

## CONCLUSIONES

La presente investigación ha puesto de relieve que este recipiente, depositado en el Museo Naval de Canarias, no correspondía a las informaciones que se tenían del mismo, ya que en el museo se encontraba clasificado como ánfora tardorromana. Sin embargo, después de estudiar detenidamente su morfología, origen y las particularidades de su hallazgo, concluimos que la pieza concordaría más con los parámetros tipológicos de una botija de época moderna que con los de un ánfora tardorromana como se creía en un principio.

Su ubicación puede responder a diversas situaciones. Por norma general, existen tres tipos de yacimientos subacuáticos: emplazamientos construidos sobre el mar, situaciones bélicas y actividades comerciales. Las estadísticas indican que la mayoría de vestigios de procedencia subacuática pertenecen al último tipo de yacimientos subacuáticos, es decir, a intercambios de mercancías. Este tipo de recipientes se han localizado por diversos yacimientos de América Latina, el Mediterráneo y, en menor medida, en el norte de Europa. Aunque no tenemos, como hemos indicado, datos de su contexto más próximo, nos inclinamos a pensar que este ejemplar pertenecía, probablemente, a un pecio que comerciaba con América Latina o con el Mediterráneo. Sin embargo, esta idea no implica necesariamente que se trate de un recipiente con destino exclusivo al comercio; podía corresponder perfectamente a los objetos de uso cotidiano y relacionado con la comida a bordo, como así parece indicar la impronta en el interior de la tinaja dejada en el momento de su hundimiento.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO, M.: “La Flota Colonial Española en la Edad Moderna. Una visión panorámica”, en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*, San Fernando, 1998, pp. 13-51.
- AMORES, F. y CHISVERT, N.: “Tipología de la cerámica común bajomedieval y moderna sevillana (ss. XV – XVIII)”, en *Spal*, Sevilla, 1993, pp. 269-325.
- BERNAL, A. M.: “«Libre comercio», (1778): Un primer paso del modelo general”, en *El comercio libre entre España y América Latina, 1765 – 1824*, 1987.
- BERROCAL, M. C.: “El puerto de Cartagena y los fondeaderos desde cabo de Palos a cabo Tiñoso”, en *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo*, Gandía, 2008, pp. 337-348.
- BUTEL, P.: *Européens et espaces maritimes (vers 1690 – vers 1790)*, Burdeux, 1997.
- CAILLEUX, A.: *Code des couleurs des sols*, París.
- LEÓN, C.: “Proyecto galeones de Azogue (República Dominicana). Campañas de excavación de 1994 y 1996”, en *C.A.M.*, Cartagena, 1996, pp. 119-157.
- CHAUNU, P.: *Conquista y explotación de los nuevos mundos (siglo XVI)*, Barcelona, 1984.
- FISHER, J. R.: *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, 1992.
- FLORISTAN, A. (Coord.): *Historia de España en la Edad Moderna*, Barcelona, 2004.
- JAMES, S. R.: “A reassessment of the chronological and Typological Framework of the Spanish Olive Jar”, en *Historical Archeology*, vol. 22.1, Pennsylvania, 1988, pp. 43-66.
- HERNÁN, S.: *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, Madrid, 1993.
- MARTÍNEZ RUIZ, E. *et alii*: *España Moderna*, Madrid, 1992.
- PICON, M.: *Introduction à l'étude technique des céramiques sigillées de Lezoux*, Dijon, 1973.
- PULIDO, I.: *Almorjarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526 – 1740*, Huelva, 1993.
- D.A.R.G. vs. *Amphora*, pp. 248-250.
- D.A.R.G. vs. *Dolium*, pp. 332-333.

## NOTAS

- <sup>1</sup> FLORISTAN, A. (Coord.): *Historia de España en la Edad Moderna*, Barcelona, 2004, pp. 54 y ss.
- <sup>2</sup> MARTÍNEZ RUIZ, E. *et alii*: *España Moderna*, Madrid, 1992, pp. 122 y ss.
- <sup>3</sup> PULIDO, I.: *Almorjarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526 – 1740*, Huelva, 1993, pp. 13 y ss.
- <sup>4</sup> CHAUNU, P.: *Conquista y explotación de los nuevos mundos (siglo XVI)*, Barcelona, 1984, pp. 34 y ss.
- <sup>5</sup> BUTEL, P.: *Européens et espaces maritimes (vers 1690 – vers 1790)*, Burdeux, 1997, pp. 17 y ss.
- <sup>6</sup> ALFONSO, M.: “La Flota Colonial Española en la Edad Moderna. Una visión panorámica”, en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*, San Fernando, 1998, p. 19.
- <sup>7</sup> HERNÁN, S.: *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, Madrid, 1993, p. 13.
- <sup>8</sup> BERNAL, A. M.: “«Libre comercio», (1778): Un primer paso del modelo general”, en *El comercio libre entre España y América Latina, 1765 – 1824*, 1987, pp. 19 y ss.
- <sup>9</sup> FISHER, J. R.: *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, 1992, pp. 165 y ss.
- <sup>10</sup> BERROCAL, M. C.: “El puerto de Cartagena y los fondeaderos desde cabo de Palos a cabo Tiñoso”, en *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo*, Gandía, 2008, pp. 337 y ss.
- <sup>11</sup> ALFONSO, M.: 1989, pp. 18 y ss.
- <sup>12</sup> *Op. cit.*, (nota 10), FISHER, J. R.: 1992, p. 185 y ss.
- <sup>13</sup> *Op. cit.*, (nota 11), BERROCAL, M. C.: 2008, p. 341.
- <sup>14</sup> AMORES, F. y CHISVERT, N.: “Tipología de la cerámica común bajomedieval y moderna sevillana (ss. XV – XVIII)”, en *Spal*, Sevilla, 1993, p. 283.
- <sup>15</sup> *Op. Cit.* (nota 15), AMORES, F. y CHISVERT, N.: 1993, p. 283.
- <sup>16</sup> LEÓN, C.: “Proyecto Galeones de Azogue (República Dominicana). Campañas de excavación de 1994 y 1996”, en *C.A.M.*, Cartagena, 1996, p. 140.
- <sup>17</sup> D.A.R.G. vs. *Amphora*, pp. 248 – 250.
- <sup>18</sup> D.A.R.G. vs. *Dolium*, pp. 332 – 333.
- <sup>19</sup> JAMES, S. R.: “A reassessment of the chronological and Typological Framework of the Spanish Olive Jar”, en *Historical Archeology*, vol. 22.1, Pennsylvania, 1988, p. 47.
- <sup>20</sup> PICON, M.: *Introduction à l'étude technique des céramiques sigillées de Lezoux*, Dijon, 1973, p. 66.
- <sup>21</sup> Responde al código M20 de la tabla de colores de Cailleux. En CAILLEUX, A.: *Code des couleurs des sols*, París.
- <sup>22</sup> *Op. Cit.* (nota 15), AMORES, F. y CHIVERT, N.: 1993, pp. 276 y ss.
- <sup>23</sup> *Op. cit.* (nota 15), AMORES, F. y CHIVERT, N.: 1993, p. 276.