

LAS NAVES GRABADAS DE AMPURIAS. UN TESTIMONIO EXCEPCIONAL DE EMBARCACIONES ROMANAS EN AGUAS AMPURITANAS

POR

ANGELS CASANOVAS I ROMEU Y JORDI ROVIRA I PORT

Museu Arqueològic de Barcelona

RESUMEN

El trabajo se dedica a analizar pormenorizadamente los grabados sobre estuco de cuatro naves localizadas el año 1956 en uno de los muros del peristilo sur de la *domus* 2B de la ciudad romana de Ampurias (Girona, Cataluña). Los grabados, fechables alrededor de mediados del siglo I de la Era, representan posiblemente una *navis actuaria*, una *corbita*, una embarcación sin determinar y otra que habría que situar entre los *pontones*, *rates* y *lintres*.

El estudio técnico de las naves posibilita la valoración de su papel y del interés de su presencia en Ampurias como un singular documento iconográfico contrastable con toda la información disponible acerca de los numerosos tipos de embarcaciones romanas que frecuentaron los ríos y costas de Cataluña desde las etapas republicanas hasta, por lo menos, el Bajo Imperio.

SUMMARY

The aim of the work is to analyse in detail the gravures on stucco of four vessels localized in the year 1956 in one of the walls of the peristyle on the *domus* 2B of the Roman town of Ampurias (Girona, Catalunya). The gravures dated around the middle of the first century d.C., represents possibly one *navis actuaria*, one *corbita*, a boat without determination and another which my be situated between the *pontones*, *rates*, and *lintres*.

The technical study of the vessels renders possible the valuation of its rôle and the interest of its presence in Ampurias as a singular iconographical document resistible with all the disposable information about the numerous types of Roman boats wich frequented the rivers and coats of Catalunya from the Republican process until, at least, the Low Empire.

INTRODUCCIÓN

En el año 1956 y durante los trabajos de excavación desarrollados en la ciudad romana de Ampu-

rias bajo la dirección del profesor M. Almagro¹, se exhumaron abundantes estructuras pertenecientes a una zona habitacional situada en una de las *insulae* cercanas al área del foro². Se trataba de las estructuras, irregularmente conservadas, de dos *domi* republicanas —consideradas primero como una única unidad doméstica, la casa número dos, y, posteriormente, identificadas como casas 2A y 2B— que nacieron independientemente a comienzos del siglo I antes de la Era, y que se fusionaron en una sola gran propiedad urbana a finales de este mismo siglo³.

Aquí nos interesa que a lo largo de los trabajos de excavación arqueológica se pusieron al descubierto los restos de un pequeño muro de aproximadamente

¹ Sobre las actividades ampuritanas por estos años: M. Almagro: *Historia de la Ciudad y Guía de las Excavaciones*, Barcelona, 1956. E. Ripoll Perelló, «X Curso Internacional de Prehistoria y Arqueología en Ampurias», *Ampurias* XIX-XX, 1957-1958, págs. 289-290. M. Almagro, «Ampurias», *Excavaciones Arqueológicas en España*, 9, Madrid, 1962.

² J. Aquilue, R. Mar, J. M. Nolla, J. M. Ruiz de Arbulo, E. Sanmartí, «El Forum Romà d'Empúries (Excavacions de l'any 1982). Una aproximació arqueològica al procés històric de la romanització al nord-est de la Península Ibèrica», *Monografies Emporitanes*, VI, Barcelona, 1984.

³ A. Balil, «Casa y urbanismo en la España antigua, III», *Studia Archaeologica*, 20, Valladolid, 1972, págs. 14-32. F. J. Nieto: «Los esquemas compositivos de la pintura mural romana de Ampurias», *Actas del XIV Congreso Nacional de Arqueología*, Vitoria, 1975, Zaragoza, 1977, págs. 851-868. F. J. Nieto: «Repertorio de la pintura mural romana de Ampurias», *Ampurias*, 41-42, 1979-1980, págs. 279-342. M. Santos: «Una aproximación al estudio de la arquitectura doméstica en la Ampurias tardorrepublicana», *Jornades Internacionals d'Arqueologia romana. De les estructures indígenes a l'organització provincial romana de la Hispania Citerior. Documents de Treball*, 1, Granollers, 1987, págs. 320-327. M. Santos: «Distribución y evolución de la vivienda urbana tardorrepublicana y altoimperial en Ampurias», *La Casa urbana hispanorromana*, Zaragoza, 1988/1991, págs. 19-34.

ochenta centímetros de altura, que rodeaba el jardín de un peristilo de la *domus* 2B. Se trataba de uno de los dos peristilos de la gran *domus* resultante, el llamado peristilo sur, situado en la zona del anterior *hortus* de la *domus* 2B, y cuya zona central se hallaba delimitada por el susodicho murete y seis columnas en tres de los lados y otras cuatro en el restante. El muro en cuestión se hallaba parcialmente pintado de negro y la zona inferior de las columnas, en color rojo, aunque el revoque apareció, igual que las estructuras, en mal estado de conservación.

Precisamente, en la cara este del muro oeste que rodea el mencionado peristilo sur de la llamada casa 2B y muy cerca de la canalización relacionada con las grandes cisternas de la *domus* y con el sistema de evacuación de aguas del inmediato *decumanus* que corre este/oeste, se identificaron los restos, notablemente alterados, de varias representaciones grabadas de naves y otros elementos. En concreto, aparecieron las imágenes de tres naves casi completas y restos de una cuarta. Los grabados, efectuados con el sistema de incisión fina sobre el revoque consolidado del muro, fueron fotografiados en su situación originaria, pero no fueron consolidados, ni arrancados en el momento de su aparición. Así las cosas, dos años después, en 1958, el estuco que contenía los grabados, ya cuarteado y muy alterado en el momento de su exhumación, se desprendió del soporte del muro del peristilo. Por suerte, se recuperaron los fragmentos desprendidos y se arrancó el resto de placa que aún presentaba imágenes. Todo este revoque fragmentado y recuperado fue trasladado en este mismo año 1958 —junto con las fotografías de su estado originario en el momento de su aparición— al taller de restauración del Museo Arqueológico de Barcelona a fin de llevar a cabo su consolidación y recomposición⁴.

Sin embargo, hubieron de pasar veintinueve años antes de que en 1985 se emprendiera la labor de restauración del estuco grabado que nos ocupa y que ahora es objeto del estudio que presentamos⁵.

⁴ La constatación de la existencia de los grabados se debe a la competencia y celo profesionales del señor Domènec Gamito, restaurador del Conjunto Monumental de Empúries. En su momento, se encargó de la recuperación del estuco grabado conservado y de su posterior depósito en los talleres de restauración del Museo Arqueológico de Barcelona. Desde aquí le agradecemos su inestimable colaboración.

⁵ Los autores agradecen sobremedida la información que sobre el estuco grabado de Ampurias les proporcionó el Sr. Miquel Llongueras, a la sazón conservador del Museo Arqueológico de Barcelona. A. Casanovas: «Naus grafitades d'Empúries. Alguns comentaris», *Drassana*, 1, 1988, págs. 19-27.

EL ESTUCO GRABADO. CARACTERÍSTICAS Y ESTADO ACTUAL

El plafón de estuco recuperado y conservado, de contorno irregular, presenta en la actualidad unos ejes máximos de ochenta por cuarentaisiete centímetros y se halla compuesto por los fragmentos resultantes del desprendimiento de éste tras su exhumación. El estuco es de buena calidad, y bien preparado, compuesto de arena seleccionada y tamizada, —de granulometría entre muy fina y media, con abundante cuarzo y feldespato— junto con cal. Así, algún grano de cuarzo alcanza los tres milímetros de grosor, aunque son los menos. Por su parte, la superficie externa consiste en un fino revoque, o mejor, una lechada de cal, que dió como resultado una superficie exterior bien alisada, fina, con una coloración variable entre blancuzca, grisácea y marrón claro. El grosor medio del estuco es de cinco milímetros.

Ya en el Museo Arqueológico de Barcelona, en 1985, los fragmentos de estuco fueron sometidos a un proceso de consolidación y restauración⁶ que permitió la recomposición parcial de las imágenes gracias a las fotografías tomadas en el momento de su hallazgo. Así, el grabado de las tres embarcaciones más visibles es relativamente profundo —casi un milímetro—, bien marcado y de trazo seguro. Su aspecto es el de una composición con líneas de surco algo rugoso por la aparición inmediata del revoque subyacente. Por otro lado, algunas imágenes y determinadas partes de las naves muestran la utilización de un grabado menos profundo, más fino, cual es el caso tanto de la probable cuarta nave, más a la izquierda del espectador, como del posible tímón de la tercera embarcación, la más inferior.

LAS NAVES REPRESENTADAS

A pesar del notable esquematismo que presentan este tipo de manifestaciones grabadas, es posible, sin embargo, distinguir —entre la aparente anar-

⁶ El tratamiento a lo largo de cuatro fases permitió: en primer lugar, la unión de los numerosos fragmentos entre sí y el relleno de espacios mediante la colocación de yeso. Posteriormente se prepararon dos delgadas planchas de fibra de vidrio. Una de ellas sirvió de soporte inferior, mientras que la otra se recortó siguiendo el perímetro del estuco colocándose a modo de marco. A continuación, mediante el empleo de papel octogonal relleno de poliéster se procedió a la unión de ambas planchas. Para finalizar, se pulió la superficie del soporte y se cubrieron las juntas entre éste y el estuco con yeso.

quía de líneas— las características esenciales de los cascos y arboladuras de, al menos, tres de las naves que forman el conjunto. Efectivamente, aún con las debidas reservas, es factible la asimilación de cada una de las representaciones a tres tipos distintos de embarcaciones que ahora pasamos a describir.

Nave 1. Está representada por un casco de forma convexa con un mástil único. El casco es de alto bordo y muestra una popa sobrealzada y una proa baja con un cierto lanzamiento. En la popa se distingue perfectamente la cabeza de roda y no hay indicación alguna del característico *anseculus* que decoraba esta parte del casco en un buen número de embarcaciones. El casco aparece subdividido por dos bandas horizontales y una tercera que constituye la borda de la que sobresale la ya mencionada cabeza de roda. Estas bandas horizontales representan los cintones que algunos buques llevaban como protectores del casco —*cineta*— de los que tenemos buenos ejemplos en las imágenes de las naves mercantes de Sidón y del Foro de las Corporaciones de Ostia, entre otras muchas. Por su parte, la tablazón del casco está descrita mediante una serie de líneas en diagonal que llenan tres registros que no se corresponden con la disposición usada en arquitectura naval, sino que responden a un convencionalismo representativo.

Por lo que respecta a la arboladura cabe destacar que el mástil —*arbor* o *malus*— ha sido significado mediante dos líneas algo sinuosas y sin que se aprecie inclinación alguna hacia proa o hacia popa. En este sentido, el mástil se encuentra firmemente sujeto por dos gruesos estays, uno a proa y otro a popa que han sido figurados gracias a dos líneas que, par-

tiendo ambas de la cabeza del mismo mástil, se dirigen hacia ambos extremos de la nave. Así, no se representan los obenques que aseguran el mástil a babor y estribor, pero estos «olvidos» son muy frecuentes en las representaciones iconográficas. A continuación, guindada sobre el mástil, aparece la verga —*antenna*— que en esta imagen se dibuja mediante el trazado de dos líneas horizontales exageradamente separadas y situadas sobre las líneas del mástil. Así pues, la vela no ha sido representada y, es probable, que se buscara la sensación gráfica de que se hallaba aferrada a la verga, es decir, plegada, a juzgar por el grosor aparente de esta última. Completan el aparejo dos líneas que parten de los puños de la verga, dirigiéndose hacia el centro de la nave. Se trata de las brazas —llamadas *versoria* por Plauto u *opiphora* por Isidoro— que se usaban para orientar tanto la verga como la vela (fig. 1).

Finaliza la iconografía de la nave con otros per- trechos representados muy esquemáticamente: el timón —*gubernaculum*— significado por una única línea oblicua en la popa y, por último, al menos una hilera de tres remos seguros que sobrepasan la línea de la quilla.

Dimensiones reales de los ejes de la nave: 25,7 × 18,4 cm.

Eslora: 24,2 cm; puntal: 7,1 cm; quilla-perilla: 17,5 cm.

Nave 2. Se trata de una nave de un solo mástil, de casco convexo y una disposición de proa y popa simétricas. Las cabezas de roda se hallan bien destacadas, pero es sobre todo en la popa en donde se aprecian mejor las características constructivas. De

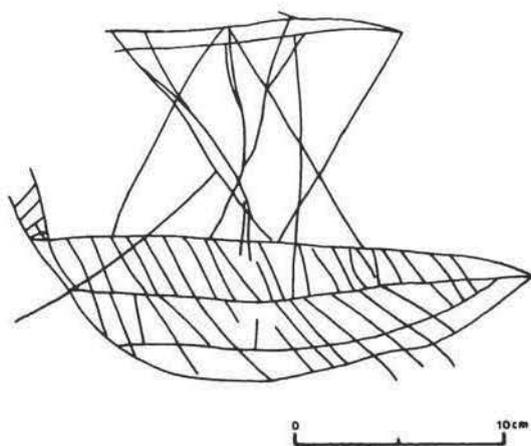


Figura 1.—Representación grabada de la nave número 1 en el momento de su hallazgo. Posiblemente, una *navis actuaria*.

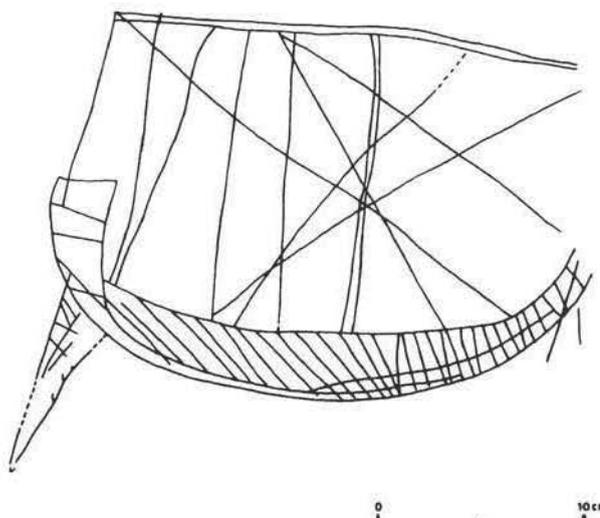


Figura 2.—Representación grabada de la nave número 2 en el momento de su hallazgo. Se trata de la imagen esquemática de una *corbita*.

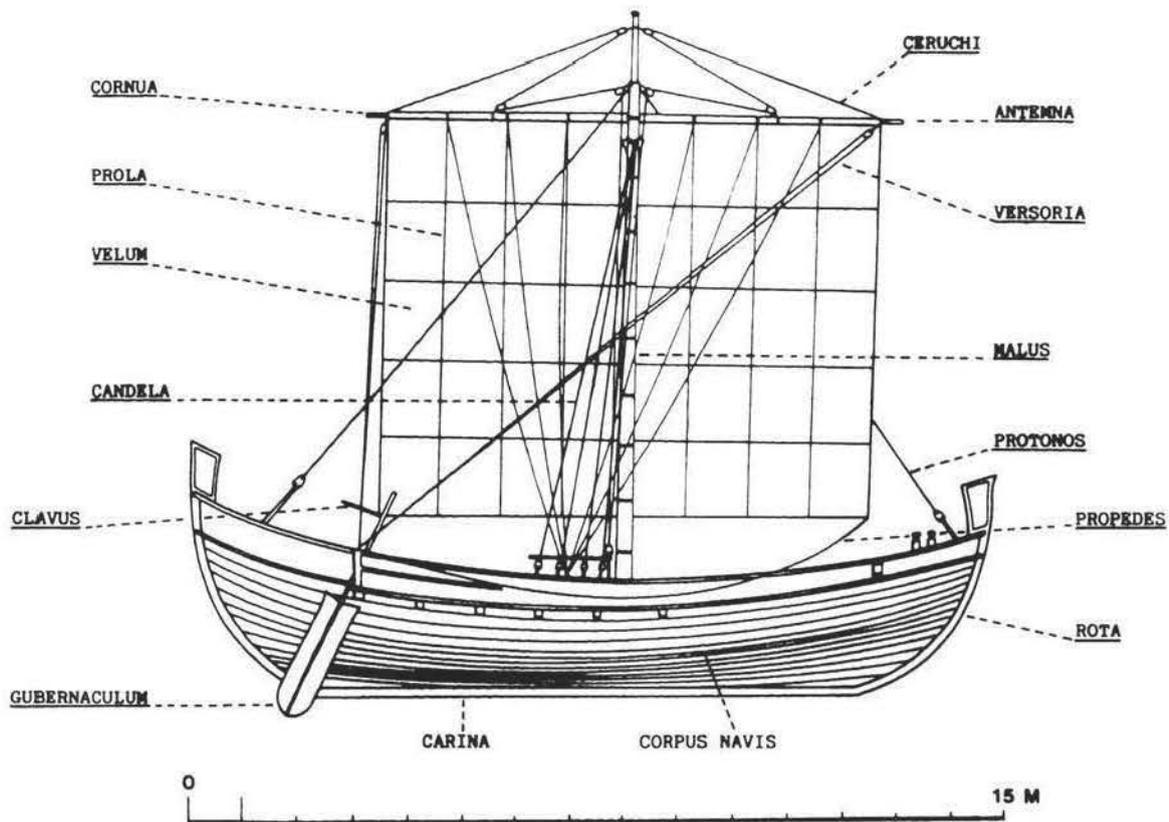


Figura 3. — Esquema ideal de una embarcación tipo *corbita*, similar a la nave ampuritana número 2. La relación de sus principales elementos es la siguiente: *cornua* (puños de la verga); *prola* (brioles); *velum* (vela); *candela* (obenques); *clavus* (caña del timón); *gubernaculum* (timón); *carina* (quilla); *corpus navis* (casco); *rota* (roda); *propedes* (escotas); *protonos* (estay); *malus* (mástil); *versoria* (brazas). Según autores y A. Jaén.

este modo, la línea que perfila el casco se alza en esta zona a partir de la quilla, dándole a aquél una forma redondeada. Sigue la cabeza de roda por encima de la cubierta constituyendo una gran pieza rectangular cuyo perfil continúa en la parte interna formando una doble línea en la zona de la roda que prosigue en la quilla. Por su parte, la tablazón del buque, al igual que en el caso anterior, fue representada mediante el trazado de líneas oblicuas. Por otro lado, la arboladura consta de un solo palo dibujado por una doble línea y una verga perpendicular al mástil que sostiene una gran vela cuadra subdividida por varias líneas verticales y paralelas que representan los brioles o apagavelas, *prola*. Este aparejo —muy característico de la vela romana— funcionaba mediante el empleo de cabos que, dispuestos a distancias regulares a lo largo de las ralingas de la vela, subían por ésta a través de unas anillas de plomo para volver a bajar libremente hacia popa. Estos cabos

servían para reducir la superficie de la vela que se plegaba a modo de estor veneciano. También ayudaban a la maniobra de la vela y la verga dos brazas representadas aquí por dos líneas entrecruzadas —una en dirección a la proa y otra hacia la popa—, ambas fijadas en los puños de la verga o *cornua*. A continuación vemos dos líneas oblicuas que parten de la verga y se dirigen hacia la proa. Posiblemente quieran representar una parte del aparejo utilizado para hacer firme el mástil —obenques o estays—, a pesar de que su disposición en la imagen no se corresponde con su teórica posición en un caso real. Finalmente, cabe destacar la presencia de un bien visible aparejo de gobierno en la popa de la nave y la definición de los cabos de las anclas perfectamente apreciables a babor y estribor de la proa (figs. 2 y 3).

Dimensiones reales de los ejes de la nave: 28,6 × 22,7 cm.

Eslora: 26,4 cm; puntal: 3,2 cm; quilla-perilla: 18,3 cm.

Nave 3. A pesar de que en la actualidad el grabado de esta embarcación se encuentra incompleto, ha sido posible reconstruir su imagen original gracias a las fotografías efectuadas en el momento de su aparición. Así, se trata de una embarcación de casco alargado y fondo plano, mástil con una sola vela cuadra y dos plataformas a proa y popa. Efectivamente, el casco está representado por dos líneas paralelas sin ningún tipo de curvatura y su interior se halla figurado con la consabida serie de líneas oblicuas convencionales que ya vimos en los dos casos anteriores. La proa y la popa adoptan formas abiertas sin ningún tipo de sobrealzamiento por encima de la línea de la cubierta. En este sentido, teniendo en cuenta la imagen representativa del casco de la nave, es muy probable que su forma real estuviera muy próxima a la de una caja rectangular en la que proa y popa tomarían morfologías trapezoidales o subrectangulares, a semejanza de la morfología de la embarcación de Yverdon U.D. 1971 (Suiza), de la segunda mitad del siglo I de la Era.

Precisamente, esta forma es característica de las embarcaciones lacustres, pantanosas y también fluviales, que de por sí conllevan cascos con muy poco calado. De esta manera, las largas plataformas representadas con un reticulado interior, no formarían parte de la estructura del casco de la nave, sino que consistirían en un tipo de pertrecho abatible maniobrable mediante el empleo de cabos — dos de los cuales aparecen parcialmente trazados en el grabado — que posibilitaban el descenso y recuperación de estas pseudopasarelas. Por otro lado, la simplicidad de las líneas no permite describir con exactitud cuál sería el funcionamiento de las rampas o plataformas, aunque sí, como ya hemos indicado, muestra el empleo de cabos para su manejo. Completa la embarcación una gran vela cuadra en la que se han grabado los brioles o apagavelas y un gran mástil sin ningún otro aparejo. Finalmente, hay que señalar que el mástil se representa implantado en la quilla y que su cabeza termina en una forma discoidal, recurso iconográfico ya conocido que indicaría el *charcesium* o calcés, situado en la cabeza del palo para maniobrar la driza de la verga, o, quizás, simplemente, sería un esquema de los usuales elementos decorativos que remataban el mástil de muchas embarcaciones caso apreciable en el grabado pompeyano de la nave Europa, fechable a mediados del siglo I de la Era (fig. 4).

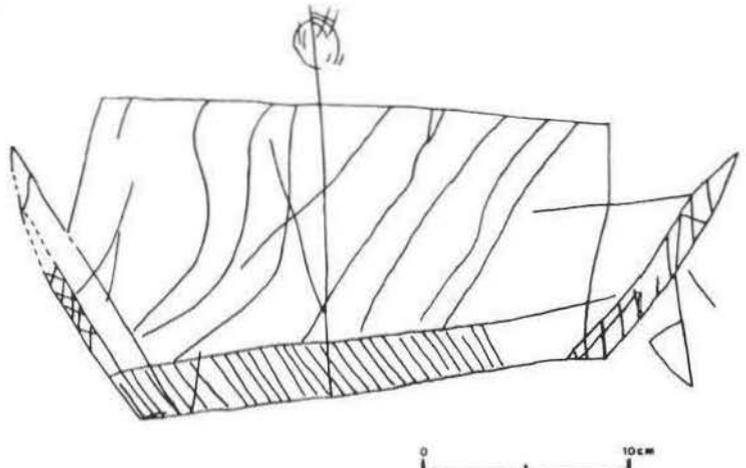


Figura 4. — Representación grabada de la nave número 3 en el momento de su hallazgo. Probablemente asociable a los tipos *ponto*, *ratis* o *linter*.

Dimensiones reales de los ejes de la nave: 35,8 × 21,3 cm.

Eslora: 26,5 cm; puntal: 2,7 cm; quilla-perilla: 19,5 cm.

Nave 4. En el margen inferior izquierdo se aprecian un buen número de trazos pertenecientes a una parte del casco de otra embarcación de *rota* lanzada. No aparece el velamen y se graba el característico rayado interno del casco.

Junto a la proa de la nave número 2 aparecen dos pequeñas figuraciones de difícil interpretación y que — dada su morfología — habría que asociar con esquemáticas imágenes de peces.

ANÁLISIS ICONOGRÁFICO. DISCUSIÓN SOBRE LAS POSIBLES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS NAVES

Es de todos sabido que, a pesar de la abundante bibliografía existente sobre los distintos tipos de embarcaciones de etapas pre-romanas y romanas, nuestro conocimiento sobre las marinas en la antigüedad es aún deficiente. Ahora bien, ya desde los clásicos trabajos de P. Gauckler y P. M. Duval⁷ se

⁷ P. Gauckler: «Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine: la mosaïque d'Althiburus», *M. Piot*, XLI, 1905, págs. 113-154. P. M. Duval: «Du navire grec au navire romain», *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire offerts à Charles Picard*, 1, Paris, 1949, págs. 338-351. P. M. Duval: «La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus», *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire, Ecole Française de Rome*, LXI, 1949, págs. 119-149.

ha advertido repetidamente sobre la excesiva y simplista generalización de las sistematizaciones en uso y sobre la multiplicidad y gran variedad de cascos y arboladuras con funciones similares o distintas.

Así, en el caso de los grabados ampuritinos que son objeto de estudio, nos hallamos en presencia de tres ejemplos concretos de representación conjunta de tipos distintos de naves, cuya variabilidad de cascos y arboladuras no implica necesariamente una variación sustancial de su funcionalidad. Ahora bien, también este conjunto ampuritino nos ofrece un interesante ejemplo de embarcaciones adaptadas a ecosistemas muy variados que, a menudo, heredan tradiciones constructivas locales muy extendidas, como sabemos, a lo largo de todas las costas y cursos fluviales mediterráneos. En este sentido, el plomo bilingüe de Pech-Maho, fechable en el segundo tercio del siglo v a.C., constituiría un magnífico testimonio de una actividad ampuritana centrada en la construcción y venta de naves cinco centurias antes de que se grabara el conjunto de embarcaciones de la *domus* 2B*.

Así las cosas, por lo que respecta a las naves ampuritanas de la *domus* 2B, podemos analizar con garantías tres de las cuatro representaciones, ya que la cuarta, a la izquierda del espectador, ha llegado muy mutilada hasta nosotros.

Nave 1. Se trata de la primera embarcación grabada de las cuatro conservadas, puesto que los trazos de su dibujo son anteriores a otros de la segunda de las naves, cuyo timón se superpone a la proa de esta primera. Se conserva a la izquierda del plafón y, como hemos descrito anteriormente, nos muestra un casco convexo, de línea redondeada, aunque con proa y popa asimétricas. Así, la proa es aguzada, puntiaguda y baja, mientras que la popa aparece representada como un elemento curvilíneo, sobreelevado y rematado por el final de la *rota*, roda de popa o codaste. De esta manera, la roda de proa es más baja y lanzada, y la nave, que se nos muestra orientada a estribor, posee, por lo menos, tres remos en una única fila, característica que se suma a la notable altura del casco, cuyo puntal sobrepasa en mucho al de la

segunda nave. Aquí, la vela cuadra aparece aferrada, es decir, recogida.

A pesar de la dificultad de una interpretación ajustada del grabado, es muy probable que la imagen de esta nave corresponda al tipo de *navis actuaria*, nave de comercio y carga que, para mayor rapidez y versatilidad, añadía a su vela cuadra la utilización de una fila de remos.

Nave 2. Esta embarcación superior derecha fue grabada en segundo lugar y ya hemos visto que presenta roda convexa, proa y popa simétricas y una única vela cuadra, características que asimilan este documento gráfico con el tipo de nave de carga y comercio conocida como *corbita*. Aquí, la *corbita* aparece con la vela desplegada, la proa a la derecha, es decir, de estribor, y, muy posiblemente, anclada.

Nave 3. Por lo que respecta a la tercera nave visible, es posible apreciar a través de las fotografías efectuadas en el momento de su exhumación y mediante el estudio directo del grabado, que se trata de una embarcación de dimensiones comparables a las de las dos naves anteriores y, en todo caso, de notable eslora. Repetimos que se aprecia además la existencia de un ostensible fondo plano, y, sobre todo, que se señalaron con detalle dos aparatosas prolongaciones pseudo/trianguulares/trapezoidales a proa y popa, muy sobreelevadas, casi verticales, con respecto al casco. Precisamente, la forma del casco de esta embarcación se asemeja a una plataforma, sin remos ayudada por un alto mástil central con vela cuadra desplegada y un timón de pala quizás triangular⁹. En cuanto a las sobreelevaciones a proa y popa, corresponden a sendas plataformas o pasarelas de embarque y desembarco que recuerdan algunas representaciones musivarias. En todo caso, llaman la atención en esta nave ampuritana su longitud y las dimensiones de la vela. Sin duda, estamos en presencia de un tipo de nave especializada y adaptada morfológica y técnicamente al ecosistema ampuritano.

Por otro lado, aunque es difícil atribuir esta embarcación a un modelo determinado de nave y con una denominación concreta —conocida ya sea por las fuentes, ya sea por testimonios iconográficos musivarios, pictóricos o escultóricos— estamos en presencia de un tipo adaptativo, quizás según modelos autóctonos o latinos, o quizás simplemente, una especialización práctica e inteligente por su fun-

* Lejeune, M.; Pouilloux, J., y Solier, Y.: Etrusque et ionien archaïques sur un plomb de Pech Maho (Aude), *Revue Archéologique de Narbonnaise*, 21, 1988, págs. 19-59; Lejeune, M., y Pouilloux, J.: Une transaction commerciale ionienne à Pech-Maho, *Comptes Rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, 1988, págs. 526-534; Chadwick, J.: The Pech-Maho lead, *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphie*, 82, 1990, págs. 161-166; García-Bellido, M. P.: El plomo de Pech-Maho, *Acta Numismática*, 20, 1990, págs. 15-18.

⁹ En la actualidad es difícil apreciar con plena seguridad si se trata de un timón subtriangular o pseudo-rectangular.

cionalidad a las necesidades del comercio y el transporte por el *hinterland* ampuritano. Recordemos, al respecto, que actualmente conocemos más de medio centenar de denominaciones para modelos y tipos distintos o semejantes de embarcaciones romanas y que la dificultad que entraña su correcta atribución a un modelo concreto, proviene no tan sólo de su variedad y versatilidad, sino, a menudo, del hecho de que, ya en la antigüedad, distintas apelaciones se referían al mismo tipo de nave, o, por el contrario, naves dispares podían recibir denominaciones idénticas, similares, erróneas o poco correctas.

Así las cosas, y con las debidas reservas, —su imagen, por ejemplo, no concuerda con ninguno de los iconos conservados en el famoso mosaico de Althiburus— es muy probable que nuestra tercera embarcación sea asimilable a las embarcaciones conocidas como *pontones*, *rates* o *lintres*, entre otras, puesto que dichas naves pueden, en ocasiones, asociar tanto su estructura como su nombre genérico y su funcionalidad a esta embarcación ampuritana. En este sentido, recordemos que *pontones*, *rates* y *lintres* se encuentran bien documentadas en los textos referentes a los cursos fluviales y a las zonas lacunares y pantanosas del sur de la Galia, como bien estudió L. Bonnard para época galo-romana¹⁰. O tengamos presente también que mediante embarcaciones de distinto calado, en otras latitudes como la Bética, se asistía a una intensísima acción comercial y de transporte a través de los cursos fluviales, las lagunas y los esteros, intercomunicados, a menudo, gracias a la adecuación de pequeños canales. La disposición de los asentamientos junto a las orillas y en lugares elevados se conjugaba con la existencia de numerosos embarcaderos y puertos fluviales, atestiguados por las fuentes y la arqueología¹¹.

Nave 4. Finalmente, a la izquierda del espectador y muy poco conservado, aparece el extremo de un cuarto y último grabado que parece corresponder también a algún tipo de embarcación, delineada de manera menos segura y con trazos más superficiales y esquemáticos. Se trataría de una embarcación de casco algo convexo, *rota* entre convexa y rectilínea y, aparentemente, sin velamen. Quizás sea la

rota de proa la que ha llegado hasta nosotros, poco explicitada, y las líneas en diagonal que descienden por debajo de la quilla de la nave sólo pueden corresponder a remos o, tal vez, a redes, puesto que no sería extraño estar en presencia de una embarcación de pesca (fig. 5).

Para finalizar el análisis iconográfico de los grabados que nos ocupan, es interesante preguntarnos sobre las dimensiones probables de las embarcaciones representadas y su posible tonelaje, cuestiones ambas, complejas y resbaladizas, ya que tanto los textos antiguos como las fuentes epigráficas proporcionan poca información. En este sentido, sólo cabe cotejar y analizar conjuntamente los datos ofrecidos por distintas disciplinas, y, fundamentalmente, exprimir la información extraída gracias a la arqueología subacuática para deducir, de manera aproximada, datos esenciales como son las dimensiones de los cascos y la capacidad de carga de los navíos. Sin embargo, y por lo que respecta a Cataluña, lamentablemente ninguno de los pecios parcial o totalmente excavados, ha proporcionado hasta ahora datos directos sustanciales sobre su arquitectura naval y, en los pocos casos en los que disponemos de información, ésta procede de las obras vivas y sólo muy raramente de la obra muerta, de las superestructuras o de la arboladura.

En todo caso, aunque el pecio catalán mejor conocido, Culip IV, —situado en la cala epónima cercana a Cadaqués y, por tanto, muy próxima a Ampurias— nos haya hecho llegar una ínfima parte del casco de la nave, la dispersión de los restos, del claveteado y forro del casco del buque y de su cargamento, ha posibilitado el cálculo aproximado de las dimensiones y el tonelaje de esta embarcación de época de Vespasiano, que contaría entre 9,5 y 10,5 metros de eslora por unos 3 metros de manga y una capacidad de carga que rondaría las 8 toneladas¹². Por otro lado, junto a esta pequeña embarcación de Culip IV, otras naves naufragadas a lo largo de las costas catalanas ofrecen información sobre sus características entre los siglos I a.C. y II de la Era. Así, los pecios de Sa Nau Perduda (Begur) —del siglo I a.C.—, de les Illes Formigues/Palamós —de la segunda mitad del siglo I a.C.— o la nave de Els Ullastres —del siglo I de la Era— presentaban el común denominador de poseer mangas estimables entre los 4 y 5 metros, algo mayores que la calcula-

¹⁰ L. Bonnard: *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine*, París, 1913.

¹¹ Un buen ejemplo sería el muelle o embarcadero de *Aventicum* (Suiza), cuyas instalaciones portuarias, a 500 metros al sur del actual lago de Morat, se fechan alrededor del año 5 de la Era. O, en la Península Ibérica, el caso del embarcadero fluvial de *Castulo*. A pesar de los años transcurridos, es interesante: Bonnard, *ob. cit.* (nota 9).

¹² J. Nieto, *et Alii.*: «Excavacions arqueològiques subacuàtiques a Cala Culip, 1», *Serie Monogràfica del Centre d'Investigacions Arqueològiques*, 9, Girona, 1989.

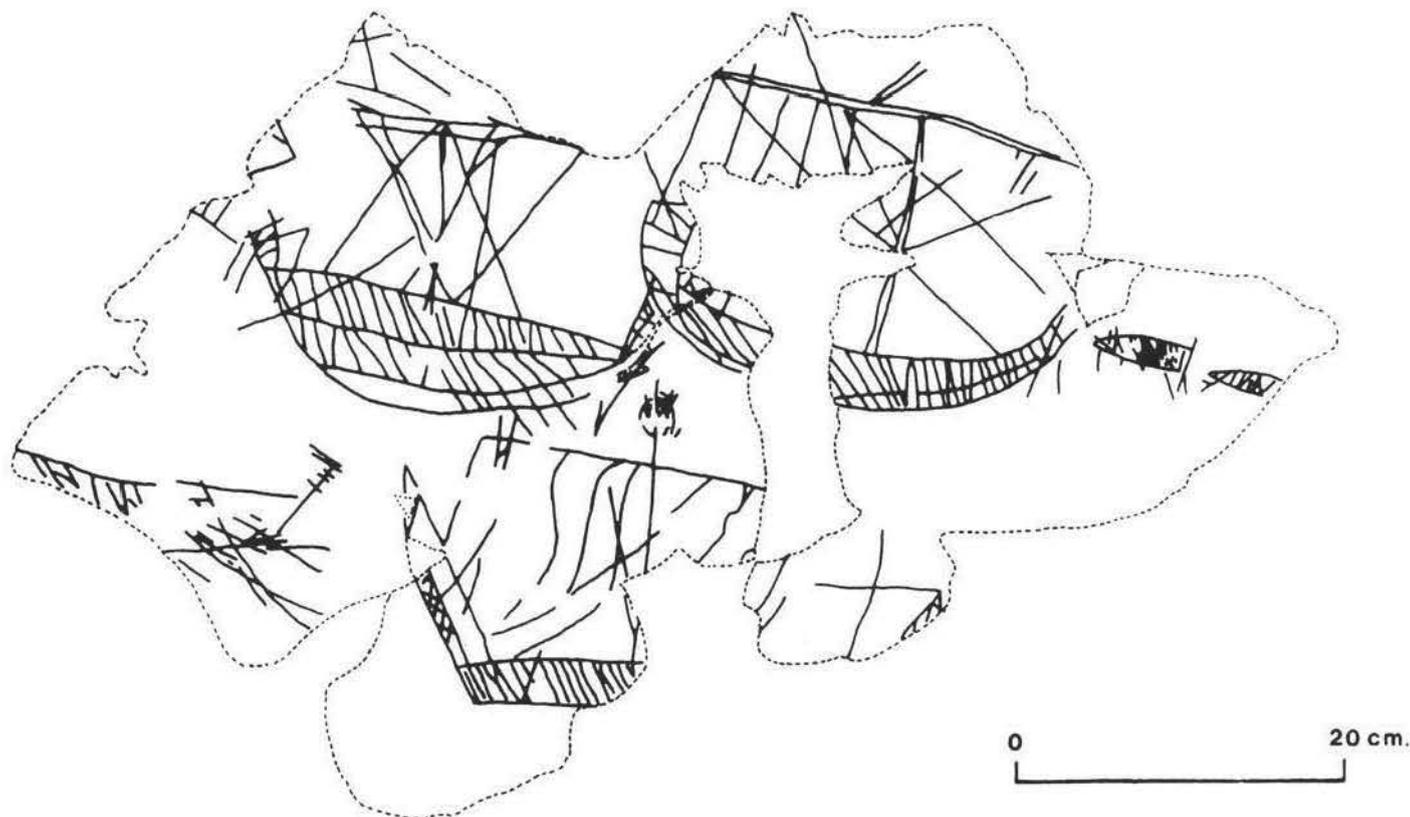


Figura 5.—El plafón de estuco grabado en su estado actual.

da para la embarcación de Culip IV¹³. Muy cerca, el litoral mediterráneo francés ha proporcionado abundantes e interesantes ejemplos de estas naves de pequeña envergadura y dimensiones reducidas que ofrecían *in illo tempore* similitudes estructurales con nuestras naves ampuritanas, —es decir, roda convexa e implantación para un único mástil—, aunque con una fuerte variabilidad de mangas, esloras y capacidades de carga, sin llegar a cifras notables. Así lo vemos en los casos de la nave de Lacydon (Bourse, Marsella), una *corbita*, ya respetable, de 24 metros de eslora por 9 metros de manga y un tonelaje de 120 Tm, o en el pecio de La Cavalière (Le Lavandou, Var), de comienzos del siglo I a.C., o en la nave de la Chrétienne C (Agar), del segundo cuarto del siglo II a.C., o en la nave de Roche Fouras, del 100 a.C. o, finalmente, en los pecios de Port Vendres I, III y IV, fechables entre el tercer cuarto del siglo I a.C. y fines del siglo IV de la Era. Todos estos buques poseían esloras oscilables entre los 24 metros de la *corbita* de Marsella, los 18,20 metros

de Port Vendres IV (Cap Bear III) o los 13 metros de La Cavalière. En cuanto a los tonelajes, ya hemos visto que la embarcación marsellesa alcanzaría las 120 Tm, mientras que otras embarcaciones similares dispondrían de capacidades de carga menores, caso de Port Vendres I, con 100 Tm o la ya mencionada de La Cavalière, con 27 Tm¹⁴.

¹³ Con una relación de bibliografía anterior suficiente: F. Foerster, R. Pascual, J. Barbera: *El pecio romano de Palamós*, Barcelona 1987.

¹⁴ Y. Chevalier, C. L. Santamaría: «L'épave de l'Anse Gerbal à Port-Vendres (Pyrénées-Orientales)», *Omaggio à Fernand Benoit*, 5, *Rivista di Studi Liguri*, XXXVII, 1972, págs. 7-32. B. Liou: «Informations Archéologiques. Recherches archéologiques sous-marines», *Gallia*, 31, 2, 1973, págs. 571-608. B. Liou: «L'épave romaine de l'Anse Gerbal à Port-Vendres», *Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, juillet-octobre, 1974, pág. 430. B. Liou: «Informations Archéologiques. Recherches archéologiques sous-marines», *Gallia*, 33, 2, 1975, págs. 571-605. J. P. Joncheray: «L'épave «C» de la Chrétienne», *Supplément Cahiers d'Archéologie subaquatique*, 1975. G. Charlin, J. M. Gassend, R. Lequement: «L'épave antique de la baie de Cavalière (Le Lavandou, Var)», *Archaeonautica*, 2, 1978, págs. 9-93. B. Liou: «Informations archéologiques. Recherches sous-marines», *Gallia*, 40, 2, 1982, págs. 437-454. J. M. Gassend, et alii.: *Le navire antique du Lacydon*, Marsella, 1982. B. Liou, P. Pomey: «Informations archéologiques. Recherches archéologiques sous-marines», *Gallia*, 43, 2, 1985, págs. 547-551. P. Pomey, L. Long, et alii.: «Recherches sous-marines», *Gallia Informations. Préhistoire et Histoire*, 1987-1988, 1, págs. 2-78.

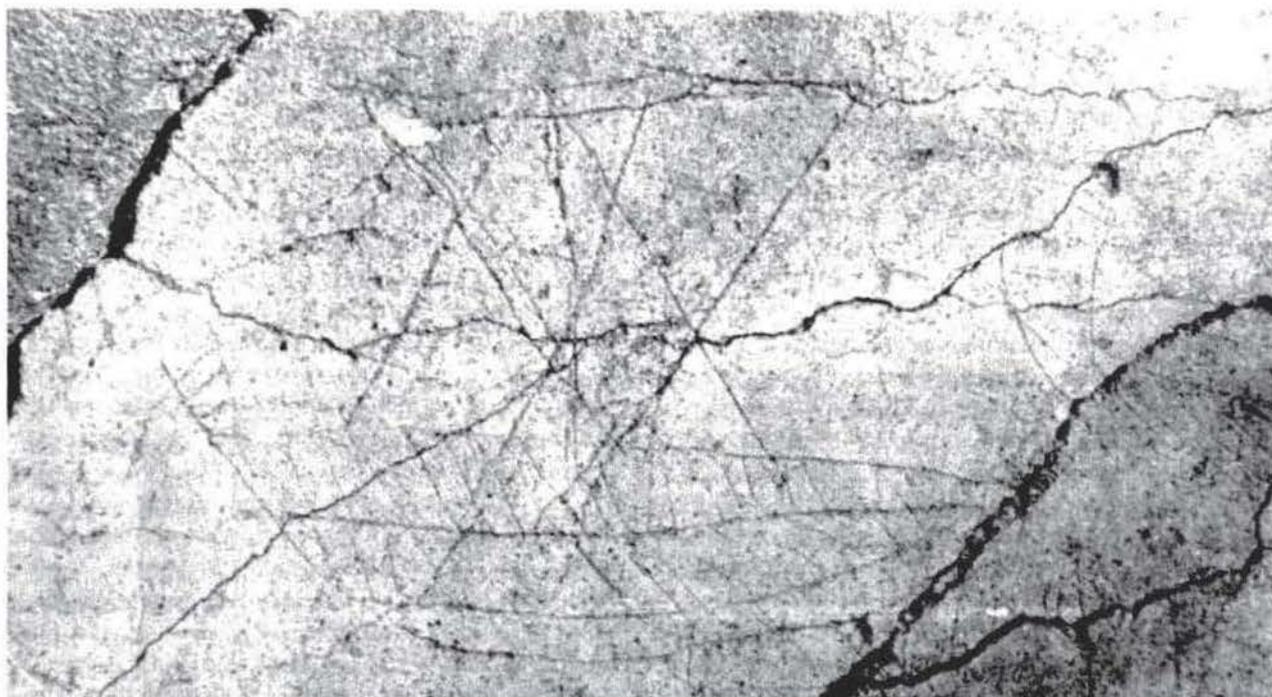


Figura 6. Fotografía de la nave número 1 en su estado original. (Fotografía D. Gamito.)

Así, aunque es imposible conocer las dimensiones reales de las naves que sirvieron de modelo para los grabados de Ampurias, sí que sabemos que consistían en embarcaciones modestas o no demasiado grandes, con esloras que oscilarían entre los 10/11 y los 25 metros, lejos aún de las naves de gran tonelaje que como las de la Isola delle Correnti, La Madrague de Giens o Albenga, podían llegar hasta los 35/40 metros de eslora y las 500/600 Tm de carga¹⁵.

En resumen, se trata de pequeñas y medianas embarcaciones aptas tanto para rutas de cabotaje como para la navegación de altura y largos recorridos, por lo menos hasta la Península Itálica, como nos demuestran día a día nuevos pecios y, entre ellos,

los de Cabrera III¹⁶ y Sant Jordi I (Mallorca)¹⁷. A este tipo de naves hemos de asimilar las embarcaciones 1 y 2 de Ampurias y un tanto por ciento muy elevado de las naves que frecuentaban los puertos y fondeaderos catalanes, documentadas, entre otros elementos, por un buen número de cepos de poco peso —entre los 100 y los 250 Kgs— y dimensiones relativamente pequeñas (fig. 6).

LAS NAVES EN EL CONTEXTO DEL ECOSISTEMA AMPURITANO. DATACIÓN Y COMENTARIOS FINALES

La localización de los grabados de tema naval en el complejo de la *domus* ampuritana número 2 —2A y 2B— nos proporciona una fecha global *post-quem* para estas naves a partir del siglo I antes de la Era. Sin embargo, teniendo en cuenta que la vida de ambas mansiones y su fusión en una sola gran *domus* tiene lugar hacia fines de este mismo siglo I a.C., y que el funcionamiento de la gran *domus* resultante se prolonga hasta fines del siglo I/inicios

¹⁵ N. Lamboglia: «La nave romana di Albenga», *Rivista di Studi Liguri*, XVIII 3-4, 1952, págs. 131-236. J. Rougé: *Recherches sur l'organisation du commerce maritime sous l'Empire romain*, Paris, 1966. N. Lamboglia: «L'ottava e la nona campagna di scavi sottomarini (1970 e 1971) sulla nave romana di Albenga», *Rivista Ingauna e Intemelina*, XXVI, 1-4, págs. 71-72. P. Pomey, A. Tchernia: «Le tonnage maximum des navires de commerce romains», *Archaeonautica*, 2, 1978, págs. 233-251. A. Tchernia, P. Pomey, A. Hesnard: «L'épave romaine de la Madrague de Giens (Var) (Campagnes 1972-1975)», *XXXII Supplément à Gallia*, Paris, 1978. P. Pomey: «Le navire romain de la Madrague de Giens», *Comptes Rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 1, 1982, págs. 133-154. J. Rougé: «Le confort des passagers à bord des navires antiques», *Archaeonautica*, 4, 1984, págs. 223-242.

¹⁶ J. P. Bost, M. Campo, D. Colls, V. Guerrero, F. Mayet: «L'épave Cabrera III (Majorque). Echanges commerciaux et circuits monétaires au milieu du III^e siècle après Jésus-Christ», *Publications du Centre Pierre Paris*, 23, Paris, 1992.

¹⁷ D. Colls: «L'épave de la Colonia de Sant Jordi I (Majorque)», *Publications du Centre Pierre Paris*, 16, Paris, 1987.

del siglo II, es muy probable que una datación de mediados del siglo I de la Era, sea la más adecuada para el momento de ejecución de los grabados. En este sentido, algunos convencionalismos representativos visibles en los grabados ampuritanos se hallan también presentes en otras imágenes de navios con fechas mejor conocidas, situables igualmente a mediados del siglo I de la Era.

Por otro lado, la *Emporiae* romana consolidada conoce su etapa de esplendor desde, aproximadamente, el 100 a.C., hasta mediados del siglo I de la Era, para decaer rápidamente a lo largo del siglo II y llegar a una fuerte degradación y el práctico abandono de casi toda la ciudad por parte de sus ocupantes durante el siglo III de la Era¹⁸. Así pues, la edificación, ampliación y ocupación esencial de ambas *domi* coincide con el apogeo del urbanismo ampuritano y, en esencia, con sus doscientos años de auge comercial, cuando el puerto y los fondeaderos próximos asistían a un tránsito importante de naves que utilizaban Ampurias como puerto de escala y comercio y, lógicamente, como punto de penetración hacia el interior del territorio. Simultáneamente a la decadencia de la ciudad, el puerto ampuritano cedía rápidamente protagonismo a partir del siglo II de la Era a otros pequeños puertos, desembarcaderos o fondeaderos próximos, cuya multiplicidad y función se nos ofrece como un interesante tema de estudio para el futuro. Un buen ejemplo de estos puntos sería el fondeadero de La Clota-Riells, al sur del promontorio de la actual población de La Escala¹⁹.

Sin embargo, los grabados que nos ocupan no sólo son interesantes por el hecho de mostrarnos determinados tipos de naves que utilizaron el puer-

to y los fondeaderos ampuritanos entre mediados del siglo I a.C. y mediados/finales del siglo I de la Era, sino, sobre todo, porque nos acercan gráficamente a la existencia de una variedad adaptativa de embarcación que sería uno más de los innumerables ejemplos de tipos locales, construidos para conjugar a la perfección su funcionalidad con sus prestaciones especializadas en función del medio natural en el que habían de cumplir su cometido. De este modo, la tercera de las naves que ya hemos estudiado anteriormente serviría, entre otras cosas, de nave intermediaria para trasvasar mercancías desde las naves de transporte hasta muy al interior del *hinterland* ampuritano, caracterizado por la existencia de dos desembocaduras fluviales —*Clodianus*, o Fluvia y El Cinyana— y abundantes lagunas y marismas de poco calado²⁰. Precisamente, el casco plano de la embarcación —que quizás empleaba ocasionalmente pértigas en lugar de la vela aunque aquéllas no aparezcan en el grabado— es el mejor testimonio de cuanto apuntamos. En este sentido, las largas plataformas a proa y popa coadyuvarían a la funcionalidad y adaptabilidad de este modelo de embarcación puesto que permitirían el acceso a las cubiertas de naves de mayor porte y calado, el aumento de la superficie útil y, *last but not least* un acceso más fácil a las orillas del territorio lacustre, fluvial y semipantano que rodeaba la ciudad ampuritana.

Recordemos, para finalizar, que tanto la arqueología como la iconografía proporcionan también abundantes ejemplos significativos sobre las características de embarcaciones similares morfológicamente o paralelizables por su funcionalidad adaptada a un medio de aguas poco profundas. Así lo vemos en los interesantes restos de las barcasas de la desembocadura del Thièle: las tres embarcaciones de la antigua *Eburodunum* (Yverdons-les-Bains), fechables entre la segunda mitad del siglo I y el siglo IV de la Era²¹. O en las barcasas de *Aventicum*, muy cerca del actual lago de Morat²², y, sobre todo, en el magnífico ejemplo de la barcaza de Pointe du Grain

¹⁸ F. J. Nieto: «Acerca del progresivo despoblamiento de Ampurias», *Omaggio a Nino Lamboglia, Rivista di Studi Liguri*, XLVII, 1-4, 1981, págs. 43-51. J. Aquilue Abadías: «La reforma augustea y su repercusión en los asentamientos urbanos del nordeste peninsular», *Arqueología Espacial*, 5, Época romana y medieval, Teruel, 1984, págs. 95-113. J. M. Nolla: «Empúries. Creixement, crisis i adaptació. Algunes consideracions», *Jornades Internacionals d'Arqueologia Romana*, Granollers, 1987, págs. 291-297. J. Ruiz de Arbulo: «La evolución urbana de Emporion en época republicana. La complejidad de una tradición», *Jornades Internacionals d'Arqueologia Romana*, Granollers, 1987, págs. 311-319.

¹⁹ M. Oliva: «Recintos fortificados de tipo «ciclópeo» en tierras gerundenses», *Coloquio sobre Arquitectura Megalítica y Cíclopea Catalano-Balear*, Barcelona, 1965, págs. 89-109. E. Ripoll, M. Longueras: «Embarcadero romano de Riells en el ámbito ampuritano», *Miscelánea Arqueológica. XXV Aniversario de los Cursos de Ampurias*, II, Barcelona, 1974, págs. 272-295. F. J. Nieto, J. M. Nolla: «El yacimiento arqueológico submarino de Riells-La Clota y su relación con Ampurias», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina*, Cartagena, 1982, Madrid, 1985, págs. 265-283. F. J. Nieto, J. M. Nolla: «El yacimiento arqueológico submarino de Riells-La Clota y su relación con Ampurias», *Cypsela*, V, 1985, págs. 143-162.

²⁰ Es interesante consultar: F. Benoit: «La céramique peinte de Roquemaure à l'époque grecque», *Cahiers Rhodaniens*, XI, 1964, págs. 30-61, especialmente: 49-61. L. Casson: «Harbour and River Boats of Ancient Rome», *Journal of Roman Studies*, LV, 1965, págs. 31-39.

²¹ D. Weidmann, G. Kaenel: «La barque romaine d'Yverdon», *Helvetica Archaeologica*, 5, 19-20, 1974, págs. 66-81. D. Weidmann: «Yverdon-Les-Bains V D. Une nouvelle barque gallo-romaine», *Archäologie der Schweiz*, 7, 1984, 4, págs. 148-149. D. Weidmann, M. Klausener: «Un canot gallo-romain à Yverdon-Les-Bains», *Archäologie der Schweiz*, 8, 1985-1, págs. 8-14.

²² H. Bogli: «Vestige d'une embarcation romaine à Avenches», *Helvetica Archaeologica*, 19/20, 5, 1974, págs. 92-93. B. Arnold: «Navigation sur le lac de Neuchâtel. Une esquisse à travers le temps», *Helvetica Archaeologica*, 11, 1980, págs. 178-195.

o Bevaix NE 1970, en el lago de Neuchâtel, fechable entre fines del siglo I e inicios del siglo II de la Era²³. Por último, otros ejemplares dignos de mención los poseemos en las actualmente perdidas naves de la época de Calígula exhumadas en el lago Nemi, al sur de Roma²⁴, o en las imágenes de barcasas fluviales con ambas *rotas* bajas y abiertas y un escaso puntal de las emisiones monetales de época augustea del *Municipium Hiber Iulia Ilercavonia*, (Dertosa), la actual Tortosa.

En resumen, caracterizan a estos tipos de embarcaciones su escaso calado, su notable anchura y la presencia de proas y popas abiertas, puesto que era innecesaria la utilización de rodas de proa y popa apuntadas como tajamares. Bien al contrario, se precisaba que la funcionalidad de proas y popas se adaptase a la colocación de pasarelas o rampas que facilitasen el embarque y desembarco del cargamento y, lógicamente, se precisaba la utilización indistinta de ambos extremos de la nave para navegar por

zonas fluviales y lacustres y varar o asentar con facilidad.

En definitiva, los grabados ampuritanos del siglo I de la Era constituyen un singular muestrario de algunos de los distintos tipos de naves y embarcaciones —tanto de navegación de altura como fluviales y lacunares— presentes en Cataluña desde los tiempos de la República romana hasta, por lo menos, la Antigüedad Tardía. Y así, añaden a su interés intrínseco como documento arqueológico, el interés de su incorporación a un futuro repertorio global de naves identificables con seguridad en el noreste peninsular desde las dos últimas centurias antes de la Era hasta los primeros siglos medievales. Sin duda, la contrastación de la información que nos ofrecen con la que proporcionan otras fuentes, será de suma utilidad para conseguir una visión más precisa de las características de los distintos modelos de navios que la arqueología subacuática documenta progresivamente con mayor frecuencia y rigor²⁵.

²³ M. Egloff: «La barque de Bevaix, épave gallo-romaine du lac de Neuchâtel», *Helvetica Archaeologica*, 19/20, 5, 1974, págs. 82-91. O. Hockmann: Spätromische Schiffsfunde, *Mainz Archäologisches Korrespondenzblatt*, 12, 1982, págs 231-250.

²⁴ G. Ucelli: *Le navi di Nemi*, Roma, 1950.

²⁵ J. Rovira, A. Casanovas: Las embarcaciones pre-romanas y romanas en las costas y ríos de Cataluña. Del análisis iconográfico a la arqueología subacuática. (En prensa.)

