

UN APLIQUE DE PLOMO AMPURITANO CON LA REPRESENTACIÓN DE UNA NAVE EN EL MUSEO EPISCOPAL DE VIC

POR

JORDI ROVIRA I PORT y ANGELS CASANOVAS I ROMEU

Museo Arqueológico de Barcelona

RESUMEN

Se analiza en este artículo una placa de plomo con la representación de una nave del siglo II d.C., probablemente una *navis Cladivata*, procedente de la ciudad romana de Ampurias y que forma parte en la actualidad de las colecciones del Museu Episcopal de Vic.

SUMMARY

The paper analyses one lead's plaque with ship's image (second century AD), likely one *navis Cladivata*, proceeding from the Roman town of Ampurias, and at present in the Episcopal Museum of Vic.

INTRODUCCIÓN

Entre los extraordinarios fondos que conserva y expone el ya centenario Museo Episcopal de Vic (Cataluña), se halla en la sección de arqueología un interesante aplique romano de plomo, procedente del yacimiento de *Emporiae* que fue adquirido el 27 de julio de 1916, junto con otros objetos ampuritinos por un total de 29,50 pesetas¹. El interés de esta pieza reside en el hecho de que su cara anterior presenta en relieve la silueta de una nave, esquemática, pero claramente identificable. Así pues, las líneas que siguen pretenden dar a conocer y analizar este singular objeto que suma a su interés intrínseco, el interés de proporcionarnos una nueva imagen

¹ Conste aquí nuestra gratitud por las múltiples facilidades que para el estudio de esta pieza y otras colecciones nos ha ofrecido siempre el Dr. M. S. Gros, Conservador del Museu Episcopal de Vic.

de una embarcación romana procedente del notable conjunto monumental ampuritano².

EL APLIQUE DE PLOMO. ANÁLISIS FORMAL DE LA REPRESENTACIÓN

En breves palabras, el objeto que estudiamos consiste en una plancha, relativamente delgada, de plomo, de forma rectangular, que posee su perímetro algo biselado y que, probablemente, en su origen iría encastrada o embutida en algún elemento mobiliario. La placa de plomo se encuentra bien trabajada y en la actualidad se muestra a nuestros ojos ligeramente ondulada y alterada. El metal ha perdido tensión y el objeto se halla algo deformado. Su estado de conservación es aceptable aunque se aprecian algunas erosiones que pueden ser consecuencia de las condiciones de conservación en el yacimiento. Su color actual, entre marrón claro y beige se debe aún a la pigmentación y coloración producidas por la tierra adherida, aunque por toda la superficie aparece el color gris oscuro del metal.

Aquí nos interesa que en la cara anterior —bien visible y centrada, con una ligera tendencia a desplazarse hacia la parte superior— aparece la imagen de una embarcación de comercio y transporte, cuyas características globales son apreciables con una cierta claridad (fig. 1). En efecto, el dibujo de-

² A. Casanovas, J. Rovira: «Las naves grabadas de Ampurias. Un testimonio excepcional de embarcaciones romanas en aguas ampuritanas», *AEspA*, 67, 169-170, 1994, pp. 103-113.

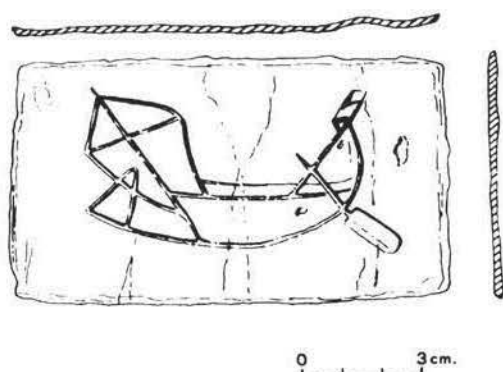


Figura 1.—Placa de plomo procedente de Ampurias con la representación de una nave mercante romana, probablemente una *navis cladivata*.

muestra la intervención de una mano hábil que supo delinear en el molde utilizado para fundir la pieza, un trazado esquemático, pero, a la vez, sumamente nítido y expresivo, para explicitar la silueta y los componentes esenciales de una nave mercante en la que se obvió —*in illo tempore*— y en función de la superficie disponible, el dibujo del palo mayor y la vela principal. Así, la descripción sumaria y técnica de la representación es la siguiente: en primer lugar, la nave, vista por estribor, presenta una notable quilla —*carina*— que en la zona de proa se entrega a una roda —*rota*— fuertemente cóncava que forma un tajamar a modo de espolón, en tanto que en la popa, el codaste ha sido representado fuertemente curvado hacia el interior. Por su parte, la doble línea horizontal, cuasi paralela, que culmina el casco, es indicativa, por un lado, de la línea de cubierta y, por otro, señala posiblemente la línea de la regala, o, tal vez mejor, una estructura exenta de la obra muerta que a modo de amura se desplazaba hacia el exterior —sobre todo en la popa— para proteger la barra del timón. Precisamente, este timón de estribor —*gu-bernaculum*—, aparece perfectamente visible, inclinado de proa a popa, y dotado de una larga pala rectangular, algo dulcificada o redondeada en su extremo inferior. Por otro lado, la imagen que nos ocupa muestra en el extremo superior de la popa una estructura trapezoidal que sería asimilable a los habituales castillos de popa de las naves que tenían más de un puente o, tal vez, indicaría la simplificación de una cabina o tambucho. Ya para finalizar con las líneas del casco, observaremos que en la zona de proa y constituyendo una suerte de triángulo con las líneas del pseudo espolón delantero, aparece un trazo casi vertical que llega hasta la quilla de la nave. Quizás se trate de un convencionalismo gráfico ya presente en las representaciones de otras

naves romanas de las mismas características —como, por ejemplo, el navío con tajamar apuntado del mosaico de la *statio* núm. 10 de los *Naviculari Misuenses* del Foro de las Corporaciones de Ostia— o, tal vez, quiera significar el cabo del ancla.

Por otro lado, ya hemos indicado que la imagen sintética de la embarcación no incluye *ex profeso* la indicación del mástil principal, ni de su correspondiente velamen y aparejo. Y ello, como ya hemos señalado, con toda probabilidad, para ajustar la imagen del navío a las dimensiones de la plancha de plomo en la cual campó y no para mostrarnos la nave parcialmente desarbolada. Sí, en cambio, se quiso representar bien visible un segundo mástil delantero inclinado hacia la proa —el llamado *artemon/dolo*— con su correspondiente vela desplegada. En él, se aprecian la verga —*antenna*— y los amantillos —*ceruci*—, los cuales firmes en la cabeza del mástil, facilitaban la maniobra del conjunto verga/vela. Asimismo, es interesante observar la prolongación de este mástil delantero hacia la quilla y su más que probable implantación en la carlinga, aunque en el dibujo este aspecto no quede suficientemente claro. Este palo, fuertemente inclinado y dispuesto cerca de la proa —sin llegar a la horizontalidad del bauprés— consistía en un segundo —o incluso, en algunas naves, un tercer— mástil que se disponía sobre todo en embarcaciones de transporte y comercio de una cierta envergadura y tonelaje, es decir, desde naves medianas tipo Saint-Gervais 3, hasta navíos de mayores dimensiones y gran capacidad de carga.

Por lo que respecta a las especificaciones materiales de la pieza estudiada son las siguientes: Número de Inventario del Museo Episcopal de Vic: 6137. Anchura máxima horizontal: 109 mm. Altura: 60 mm. Grosor medio: 1,8 mm. Peso: 103 gramos.

Acompaña a esta plancha otra pieza similar de plomo, que con un peso de 97 gramos porta como elemento decorativo un ornamento vegetal estilizado.

Finalmente, aunque ambas placas proceden de Ampurias, ignoramos si fueron exhumadas conjuntamente y si habían pertenecido al mismo elemento mobiliario.

DISCUSIÓN SOBRE LA NAVE REPRESENTADA. ATRIBUCIÓN TÉCNICA Y CRONOLOGÍA

A pesar del esquematismo y del convencionalismo de la representación, es posible relacionar la imagen de la nave del plomo ampuritano con una embarcación de mediano o gran tonelaje, similar a

la *actuaria* o a la *cladivata*. En efecto, las características técnicas ya analizadas en el apartado anterior, abogarian por atribuir a alguno de los dos tipos citados o quizás a alguna variante, el ejemplar de nave que nos ocupa, si bien es verdad que, el hecho de hallarnos ante una nave asimétrica, con el casco de proa apuntada, y, sobre todo, sin remos, permite con mayor precisión atribuir su imagen a una *navis cladivata* o asimilable (fig. 2). En este sentido, ya sabemos que una densa polémica envuelve a la mayor parte de las cuestiones referidas a las marinas de la antigüedad, y, concretamente, a todo cuanto concierne a las características técnicas y a las atribuciones iconográficas o de denominación de las antiguas embarcaciones. Así, en el caso concreto de la *actuaria*, bien representada en el mosaico/catálogo de la Maison des Muses de Althiburus³, este tipo de naves no portarían *artemon/dolo*, aparejo bien representado en nuestro caso. En cambio, otros autores como Pomey han sostenido lo contrario. En todo caso, casi siempre las fuentes son poco explícitas sobre las especificaciones técnicas de los navios y, por lo que respecta a la iconografía —de gran utilidad—, en ocasiones es deudora de convencionalismos o de estereotipos o de adaptaciones a soportes o a materiales específicos. Ahora bien, por lo que concierne a este plomo ampuritano, el *artemon/dolo* constituye un elemento esencial de la representación y, sin duda, y de manera explícita, se dibujó el timón de estribor, y, por contra, no se representó remo alguno, aun cuando las condiciones del soporte y gráficas eran idóneas para ello en el caso de haberlos habido. Así las cosas, es más que probable que el hecho evidente de la inexistencia de remos junto con la presencia explícita del *artemon/dolo*, sean argumentos más que suficientes para que nuestra nave pueda ser asimilada vagamente a una variante de los *pontones* o, más específicamente, a las *cladivatae*, veleros de comercio y transporte de dimensiones considerables, provistos de dos o más mástiles y de los cuales poseemos un buen ejemplo en el pecio de Saint-Gervais 3 (Fos-



Figura 2. Imagen fotográfica de la placa ampuritana en su estado actual en el Museu Episcopal de Vic. Foto autores.

sur-Mer)⁴. En efecto, este yacimiento, cercano a la zona ampuritana, nos muestra a través de la arqueología subacuática el hallazgo de los restos de una nave similar a la que nos ocupa, y cuyas características principales resumiríamos diciendo que se trataba de una embarcación ancha de manga —7,50 m— y con dos mástiles, cuya eslora oscilaba en torno a los 17 metros, y con una capacidad de carga de 80 toneladas. Abundantes paralelos de este tipo de embarcaciones aparecen representados en imágenes planas en los distintos mosaicos del Foro de las Corporaciones de Ostia. Así, lo vemos, por ejemplo, ya sea en la nave con tres palos de la *statio* 23, ya sea en las embarcaciones de las *stationes* 47 y 49. Otros magníficos ejemplos aparecen en la *statio* 21, con la nave de los *Naviculari et Negotiantes Karalitani*, en la *statio* 32 con la *navi Narbonenses*⁵ o, para finalizar, en la *statio* 10, con la imagen de la nave de los *Naviculari Misuenses*⁶.

Así pues, ya fuese con dos o incluso tres palos para navios de gran tonelaje, este tipo de embarcaciones comienzan a proliferar a lo largo de la segunda mitad del siglo II de la Era, para arribar a su

³ P. Gauckler: «Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine. Les mosaïques d'Althiburus», *Monuments et Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Fondation Eugène Piot, Monuments Piot*, XII, 1905, pp. 113-154. P. M. Duval: «Du navire grec au navire romain», *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire offerts à Charles Picard*, I, Paris, 1949, pp. 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, pp. 119-149. M. Ennaifer: *La cité d'Althiburus et l'édifice des Asclepieia*, Institut National d'Archéologie et d'Art, Bibliothèque Archéologique, volume I, Tunis, 1976.

⁴ B. Liou, J. M. Gassend, R. Roman: «L'épave Saint-Gervais 3 à Fos-sur-Mer (milieu du II siècle ap. J. C.). Inscriptions peintes sur amphores de Bétique. Vestiges de la coque», *Archéonautica*, 10, 1990, pp. 157-264.

⁵ La *statio* 32 del Foro de las Corporaciones muestra la inscripción *navi Narbonenses*, aunque parece apreciarse una cierta restauración o unión reciente del mosaico que afecta justamente al intervalo existente entre ambas palabras. En todo caso, la lectura actual de *navi Narbonenses* es consecuencia de una de tantas abreviaturas presentes en los epígrafes de Ostia, resultado de la supresión de alguna letra, quizás una S por *navis*, o quizás una C por *Navic(ulari)*.

⁶ G. Becatti: *Scavi di Ostia. Mosaici e pavimenti marmorei*, volumen IV, Istituto poligrafico dello Stato. Libreria dello Stato, Roma, 1961, pp. 345-353.

máxima expansión en los siglos III y IV con naves similares a las representadas en los pavimentos musivarios del *frigidarium* de las termas de Thémétra (Sousse, Túnez)⁷.

En cuanto a la plancha de plomo que nos ocupa, absolutamente descontextualizada, lo único que podemos hacer es aproximarnos a su posible datación traspolando la información que nos ofrece la imagen del navío en ella representada. Así, es bastante probable que una fecha en torno a fines del siglo II sea la más idónea para este plomo de Ampurias, tanto si tenemos en cuenta el período de aparición y expansión de este tipo de embarcaciones, como si consideramos que esta datación encajaría bien con las atribuidas a determinados conjuntos iconográficos paralelizables o con las fechas que proporciona la

arqueología subacuática. No olvidemos que el magnífico complejo con representaciones de naves, faros e instalaciones portuarias del Foro de las Corporaciones de Ostia, se fecha globalmente a fines del siglo II —probablemente entre el 190/200—, y que una nave similar a la ampuritana como la que pone de manifiesto el pecio de Saint Gervais 3, recibe una datación aproximada de mediados del siglo II de la Era.

En definitiva, y con todas las reservas derivadas de las características del plomo ampuritano y del desconocimiento que poseemos del contexto en el cual fue exhumado, un marco cronológico que abarque tanto la segunda mitad de la segunda centuria de la Era como incluso los primeros años del siglo III, sería el más adecuado para encuadrar esta pieza que, de todas formas, es probable que pertenezca a los últimos decenios del siglo II. Y aún más, si tenemos en cuenta la dinámica histórica de la *Emporiae* romana, cuya manifiesta decadencia a lo largo del siglo III, ciñe hipotéticamente en mayor grado la posible datación del plomo estudiado.

⁷ Entre otros, L. Foucher: *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs*, Notes et Documents, XV, Musée Alaoui, Institut National d'Archéologie et Arts, Tunis, 1957, pp. 5-16.