

2.7: La economía inscrita

Instrumentum domesticum es el término latino moderno usado para describir una gama de inscripciones grabadas, sellos o pinturas sobre una serie de artefactos portátiles del mundo antiguo (W. V. Harris, 1993a). Los ejemplos incluyen: sellos y/o marcas moldeadas en vasijas de cerámica y ánforas, vidrio, ladrillos y tejas, tubos de plomo, barriles de madera, etc.; el control de sellos en lingotes y piedras de cantera; etiquetas de metal y sellos de plomo usados en el transporte de bienes; y grafitis (a menudo denotan la propiedad de objetos personales). La definición normalmente excluye documentos portátiles como monedas, papiros, *ostraca* o tablillas escritas, así como toda inscripción en piedra. Aunque mucho material simplemente provee evidencia de la habilidad de las personas para escribir sus propios nombres en sus posesiones (si bien esto no carece de interés en sí mismo), algunas de estas inscripciones pueden ser bastante detalladas y sumamente informativas sobre el funcionamiento de la sociedad y de las instituciones antiguas. Un buen ejemplo es provisto por un conjunto de inscripciones pictóricas (*tituli picti*) en un ánfora de aceite de oliva del sur de España, conocido generalmente como tipo Dressel 20 (Keay, 1988, p. 98-104). Un frasco globular, con un volumen promedio de cerca de 70 litros, revela los procedimientos romanos que regían el embotellamiento del aceite de oliva en los sitios portuarios a lo largo del río Guadalquivir navegable, y fue evidentemente diseñado para controlar con rigurosidad el comercio y minimizar el fraude. Las ánforas eran pesadas primero vacías y sus números eran marcados en el recipiente; después venía el nombre del comerciante que iba a transportar el aceite por mar; en tercer lugar era añadido el peso del aceite contenido en el ánfora (después de repesar y deducir el ánfora vacía); y una cuarta serie de anotaciones revela los nombres y las firmas de aquellos responsables de llevar a cabo y monitorear el peso, así como una indicación de la verdadera explotación en la cual se originaba el aceite. Todo el proceso comercial del aceite de oliva español parece haber sido altamente regulado, desde la explotación hasta la eliminación masiva de las ánforas en Monte Testaccio, una montaña de 50 metros de altura y un kilómetro de circunferencia de cascotes en el área comercial de Roma (Rodríguez Almeida, 1984; Blázquez Martínez y Remesal Rodríguez, 1999/2003). Una serie de *ostraca* romano tardías del área del puerto de Cartago certifica la existencia de un sistema sofisticado de almacenes similares (Peña, 1998). En ambos casos, la naturaleza detallada de los sistemas de registro puestos en práctica sugiere una conexión con la *annona* y puede ser pensada como característica de la clase de controles económicos que regían su funcionamiento.

En los últimos 50 años, siguiendo el desarrollo del buceo, más de 900 naufragios han sido registrados en el Mediterráneo –lo que representa un crecimiento extraordinario de este tipo de evidencia (A. J. Parker, 1992; Throckmorton, 1987). La abrumadora mayoría de estos restos se encuentran en aguas costeras poco profundas y sus informes muestran una influencia diferente de las áreas donde el buceo recreacional es más practicado (lo que uno podría denominar el efecto “Riviera”). Debemos ser precavidos, entonces, hasta que se lleve a cabo más buceo a lo largo de la costa norafricana, en el Levante, y a lo largo de la costa turca –y sus resultados publicados–, sobre las conclusiones que extraemos de la aparentemente muy desigual distribución de los restos. Además, nueva investigación está revelando numerosos restos en aguas profundas, que son mucho menos susceptibles al saqueo en la antigüedad y a la alteración moderna (McCanny Freed, 1994).

Los naufragios nos proveen de evidencia vital relacionada con el tamaño del barco, la capacidad de carga, la tecnología marina, la composición de la carga y el embarque, y las pautas de comercio. La descripción del equivalente antiguo de un “buque cisterna” (Luc. Nav. 5) ahora puede ser comparada con la evidencia arqueológica de los barcos reales. Estos sugieren que la categoría más común de navíos marítimos era de tamaño pequeño, hasta 75 toneladas de capacidad (c.1500 ánforas), probablemente diseñados para el transporte costero. Había un tamaño medio de entre 75-200 toneladas (2-3000 ánforas), y un grupo de tamaño grande de alrededor de 250-300 toneladas (6.000 ánforas), y hacia arriba, de 30-40 metros de largo hasta 10 metros de manga. A pesar del hecho de que esos barcos son pequeños para los estándares modernos, había pocos barcos más grandes que el grupo superior antes de la Edad Moderna.

El naufragio en la costa sur francesa de Madrague des Gienscerca de Tolón es un ejemplo interesante de la clase más grande de barco mercante romano. Cuando se hundió en el 60-50 a.C., estaba llevando una gran carga de vino italiano del sur del Lacio (estimada en 6000-8000 ánforas, equivalentes a cerca de 150-200.000 litros). Las ánforas estaban estrechamente amontonadas en la bodega en tres o cuatro niveles y empacadas alrededor de ramas de pino. Otros elementos de la carga incluían varios cientos de recipientes finos negros brillantes y cientos de platos de cerámica común, tarros y jarras, junto con un envío de piñas (A. J. Parker, 1992, p. 249-50).

Otro interesante lugar de naufragio, conocido como puerto Vendres II, provee evidencia de comercio originado en España meridional en los 40 d.C. (K. Greene, 1986, p. 162-163; A. J. Parker, 1992, p. 330-331). El barco se hundió cerca de la frontera franco-hispana y podía dirigirse tanto a la desembocadura del Ródano como a Italia. La carga combinada (evidentemente puesta a bordo por al menos once comerciantes independientes) comprendía ánforas –principalmente tipo Dressel 20 para el transporte de

aceite de oliva, pero también vino, *defrutum* (mosto dulce), y salsa de pescado— cerámica fina, vidrio, y lingotes de metal (estaño, cobre y plomo). El lugar del naufragio, cerca de la boca de un puerto antiguo a tan solo siete metros de agua, lo hacía muy accesible para los esfuerzos de rescate antiguos y es posible que la carga original tuviera un mayor número de lingotes que los 23 recuperados en las excavaciones modernas, ya que estos fueron un objeto primordial de los salvamentos antiguos. El barco del puerto Vendreses ilustrativo de los estrechos vínculos entre el comercio de una gama de productos diferentes de una misma región, donde el bien más valioso (aquí los metales) puede haber servido para financiar o subsidiar los costos del transporte de otros elementos.

La economía de la Bética (sur de España) era fuertemente dependiente de la actividad minera en la región de Sierra Morena, al norte del río Guadalquivir, que era navegable por embarcaciones fluviales y se convirtió en el foco del comercio de aceite de oliva producido a muy gran escala en esta región. Hubo también alguna producción de vino y de salsa de pescado a lo largo de la franja costera en ambos lados de los estrechos de Hércules (Curtis, 1991b) que se fue incorporando en las estructuras comerciales de los puertos principales, como por ejemplo el de *Gades* (Cádiz). La distribución de cerámica fina producida en España meridional, Galia e Italia parece deberse enteramente a que su desplazamiento iba a costas de las principales cargas de esta región.

2.7: La economía inscripta is shared under a [CC BY-NC-SA 4.0](#) license and was authored, remixed, and/or curated by David Mattingly, Traducción: Dr. Diego Santos, Revisión: Dr. Sergio González Sánchez.