El pecio de Navidad (bahía de Cartagena): memoria arqueológica-documental. El vapor *Vargas* hundido en 1886

MANS #1 DICIEMBRE 2023





GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE CULTURA

ARQVA Museo Nacional de Arqueología Subacuática

Catálogo de publicaciones del Ministerio:
www.libreria.culturaydeporte.gob.es
Catálogo general de publicaciones oficiales:
https://cpage.mpr.gob.es

Edición 2023

La serie Memorias de Arqueología Náutica y Subacuática (MANS), impulsada desde el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), tiene por objeto servir de cauce para la ágil publicación de memorias de excavación inéditas, vinculadas a la temática aludida en su título. Siendo conscientes de la gran cantidad de información que resulta de difícil acceso, no solo al público general, sino también al investigador, se pretende generar una herramienta capaz de dar libre difusión tanto a los trabajos elaborados en fecha reciente como a otros, elaborados en fecha más remota, que quedaron sin publicar en su momento. El formato previsto es inicialmente digital, a lo que se acomoda el diseño de la serie, si bien está previsto también para permitir la esporádica realización de tiradas impresas, bajo demanda.

Los números de la colección están disponibles en la página web de ARQVA: https://www.culturaydeporte.gob.es/mnarqua/publicaciones.html

Todas las contribuciones han de ir dirigidas a:
publicaciones.arqua@cultura.gob.es

Director:
Rafael Sabio González

Editor técnico:
Abraham Ramírez Pernía

Consejo editorial:
Marta Arcos García
Milagros Buendía Ortuño
Celia Cantero Escribano
Rocío Castillo Belinchón
Marta Duarte Chacón
Juan José Gordón Baeza
Soledad Pérez Mateo
Paloma Sánchez Gómez
Juan Luis Sierra Méndez
Ángel Villa González
Ángela Yebra Praena

MINISTERIO
DE CULTURA

Edita:
© SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
Subdirección General de Atención al Ciudadano,
Documentación y Publicaciones

© del texto y las imágenes: sus autores.

ISSN: 3020-5905
NIPO: 822-23-121-5

Diseño editorial: David Marote

Revisión de la selección de materiales: Teresa Conesa Torres

Memorias de Arqueología Náutica y Subacuática. MANS se distribuye bajo una licencia **Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional** (CC BY 4.0)

Cómo citar: Negueruela, I. *et alii* (2023): *El pecio de Navidad (bahía de Cartagena): memoria arqueológica-documental. El vapor* Vargas *hundido en 1886*. Madrid: Ministerio de Cultura y Deporte. (Memorias de Arqueología Náutica y Subacuática, vol. 1).

El pecio de Navidad (bahía de Cartagena): memoria arqueológica-documental. El vapor *Vargas* hundido en 1886

DIRECCIÓN DE LA EXCAVACIÓN
Iván Negueruela Martínez
y Marina Gamboa Gil de Sola

INVESTIGACIÓN HISTÓRICA Y DOCUMENTAL
David Munuera Navarro

EQUIPO TÉCNICO
Francisco Fernández Matallana,
Javier Gómez Inglés,
Pedro Ortiz Carmona,
Emilio Peñuelas González
y Juan Luis Sierra Méndez

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE CULTURA

ARQVA Museo Nacional de Arqueología Subacuática

RESUMEN: Entre 1997 y 2002 se localizó y sondeó un pecio metálico del siglo XIX hundido al sur del dique de Navidad, en la bahía de Cartagena. El estudio de los datos precisos que aportaban los materiales extraídos, así como la localización del expediente del hundimiento en el Archivo Naval de Cartagena, nos han permitido concluir que se trata del vapor *Vargas* que se hundió en 1886. Se contextualiza con el auge minero de la zona en el último tercio del siglo XIX.

PALABRAS CLAVE: Puerto de Cartagena. Vapor *Vargas*. Pickman y Cía. Minería del siglo XIX.

ABSTRACT: Between 1997 and 2002 a metal shipwreck of the 19th century was found and surveyed south of the Dique de Navidad, in the bay of Cartagena. The study of the precise data provided by the extracted materials, as well as the location of the file of the sinking in the Naval Archive of Cartagena, have allowed us to conclude that it is the steamship *Vargas* which sank in 1886. It is contextualized within the mining boom that this area experienced in the last third of the 19th century.

KEY WORDS: Port of Cartagena. Steamship *Vargas*. Pickman y Cía. 19th century Mining.

8
Introducción. Un pecio de finales del siglo XIX
en la bahía de Cartagena

12
El comercio marítimo en el entorno
del sureste peninsular: los metales

15
Una pista equivocada sobre el sarcófago de Micerinos
y el hallazgo del «pecio de Navidad»: 1997

18
La campaña de 2001-2002

18. Permisos **18**. Equipo **19**. Preparación **19**. Metodología
21. Desarrollo de la campaña **23**. Estratigrafía

25
Los hallazgos

25. El buque **25**. Cerámicas

34
El contexto arqueológico.
El puerto de Cartagena

34. Panorama general **37**. La reactivación del arsenal de Cartagena a mediados del siglo XIX
37. Las obras portuarias: los diques de La Curra y de Navidad

39
El contexto histórico del hundimiento:
comercio, navegación y actividad portuaria en el sureste peninsular
en el segundo tercio del siglo XIX. La minería

40. Cartagena y el auge minero

43
El naufragio del vapor *Vargas*

43. La documentación de archivo durante la campaña de 2009
de la Carta Arqueológica Subacuática de la Región de Murcia
46. El *Vargas* y su pérdida en Cartagena (1886).
Los 26 000 duros del marqués de Villamejor

49
Conclusiones

52
Apéndice documental

60
Bibliografía

69
Selección de materiales

Índice de figuras

9 **Figura 1.** Faro, dique y fuerte de Navidad (Cartagena). Pablo Cabezos, Wikimedia Commons.

10 **Figura 2.** Puerto de Cartagena con indicación del hallazgo y referencias topográficas citadas en el texto.

13 **Figura 3.** Muelle Alfonso XII, Cartagena. António Passaporte. Archivo Loty, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

16 **Figura 4.** Faro de Navidad y escollera (Pablo Cabezos, Flickr, CC BY 2.0).

19 **Figura 5.** Trabajos de prospección en el pecio de Navidad (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

20 **Figura 6.** Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

21 **Figura 7.** Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

22 **Figura 8.** Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

26 **Figura 9.** Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

27 **Figura 10.** Croquis de los restos localizados durante la campaña (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

28 **Figura 11.** Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

29 **Figura 12.** C[ompagn]ie de Navigation Mixte (Cie Touache). Algérie-Tunisie-Maroc: [affiche] / F. Hugo d'Alési; Affiches simili-aquarelle Ateliers F. Hugo d'Alés, 5 place Pigalle por Hugo d'Alési, F. (1849-1906). Illustrateur, 1899. National Library of France, France.

30 **Figura 13.** Perfil completo de plato de loza de la fábrica de La Cartuja Pickman y Cía (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

31 **Figura 14.** Proceso de documentación gráfica de uno de los tapones de licorera (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

32 **Figura 15.** Tenedor de alpaca con moldura perimetral (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

35 **Figura 16.** Cartagena. Entrada al puerto.Dique de Navidad. António Passaporte. Archivo Loty, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

38 **Figura 17.** [Cartagena] Vista panorámica del puerto y dique de Curra [desde el monte de San Julián]. António Passaporte. Archivo Loty, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

42 **Figura 18.** Retrato de Ignacio Figueroa, marqués de Villamejor, hacia 1895. Museo de Bellas Artes de Álava.

44 **Figura 19.** Documentación concerniente al expediente de naufragio del vapor *Vargas* en el Archivo naval de Cartagena (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

45 **Figura 20.** Posible sección central del *Vargas*. Lloyd's Register Foundation, *Midship Section Plan for Styx* (1872), Ship Plans and Survey Reports Collection.

Introducción. Un pecio de finales del siglo XIX en la bahía de Cartagena

En 1997 el equipo del Museo Nacional de Arqueología Marítima-Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas (MNAM-CNIAS) localizó en las afueras del dique de Navidad (bahía de Cartagena) un buque de estructura metálica. De lo visto en el fondo marino, dedujimos que estábamos ante un barco, posiblemente de vapor, hundido en el último tercio del siglo XIX. Ello suponía para la Institución la posibilidad de ampliar el marco cronológico en el que hasta entonces se habían desarrollado sus actuaciones desde los años setenta del siglo XX, marco que terminaba con el fin del Imperio Romano. Gracias a la cerámica hallada pudo conocerse la compañía naviera a la que posiblemente pertenecía la embarcación, compañía relacionada en aquella época con las rutas de cabotaje entre Marsella y Sevilla, así como otros aspectos que podían interesar a su fabricación o a la vida a bordo.

Aquella primera investigación fue completada gracias a la búsqueda de información en hemerotecas, en los archivos de la fábrica de loza sevillana Pickman y Cía., y en el de la Autoridad Portuaria de Sevilla (Negueruela/Gamboa, 2003; Gamboa, 2007).

Por todo ello, decidimos hacer una campaña de sondeo sobre el barco, pero fue imposible llevarla a cabo hasta finales del 2001 debido a los importantes trabajos en los que estábamos implicados en aquellos años: el Proyecto Costa (Negueruela *et alii*, 1999b: 58; Negueruela *et alii*, 2000b: 21-23; Negueruela *et alii*, 2001: 33-35)[1], el Foro Euro

1 La Memoria final del proyecto está depositada en la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. El presente texto fue terminado de redactar en el año 2010. Por



Figura 1. Faro, dique y fuerte de Navidad (Cartagena). Pablo Cabezos, Wikimedia Commons.

Mediterráneo de Arqueología Marítima (F.E.M.A.M.) (Negueruela, 1999a; Negueruela, 2003b: 9-13; Negueruela, 2003c: 209-250), el segundo barco fenicio de Mazarrón (Negueruela, 2004: 227-278; Negueruela, 2005b: 11-41; Negueruela, 2005c: 22-41), las gestiones para la construcción de la nueva sede del Museo-Centro y su diseño museográfico (Negueruela, 1996a: 229-237; Negueruela *et alii*, 1999a: 9-50), etc. Un resumen de todo ello puede verse en diversos trabajos publicados en foros internacionales (Negueruela, 2000a: 179-198; Negueruela, 2000b: 517-534; Negueruela, 2000c: 111-116).

Los trabajos arqueológicos de 2001 se desarrollaron en apenas 15 días y estuvieron limitados por la escasez de medios humanos y económicos. De modo que se ciñeron a la recuperación de materiales superficiales y a un breve sondeo en dos áreas determinadas, lo que posteriormente se completó con la investigación sobre la identificación del buque tanto por los materiales localizados cuanto por la investigación en archivo.

diversas vicisitudes ve la luz más de una década después. Por esta razón se ha decidido mantener lo más rigurosamente posible el texto original. No obstante, al margen de escasas correcciones o importantes datos hallados con posterioridad, se han incluido breves e inevitables entradas bibliográficas que actualizan, en lo posible, el rigor científico. Especial mención tiene un trabajo inédito (al parecer un TFM escrito años después del presente), hallado en Internet (Peña, 2016) que completa de una manera valiosa la información ofrecida sobre este pecio.

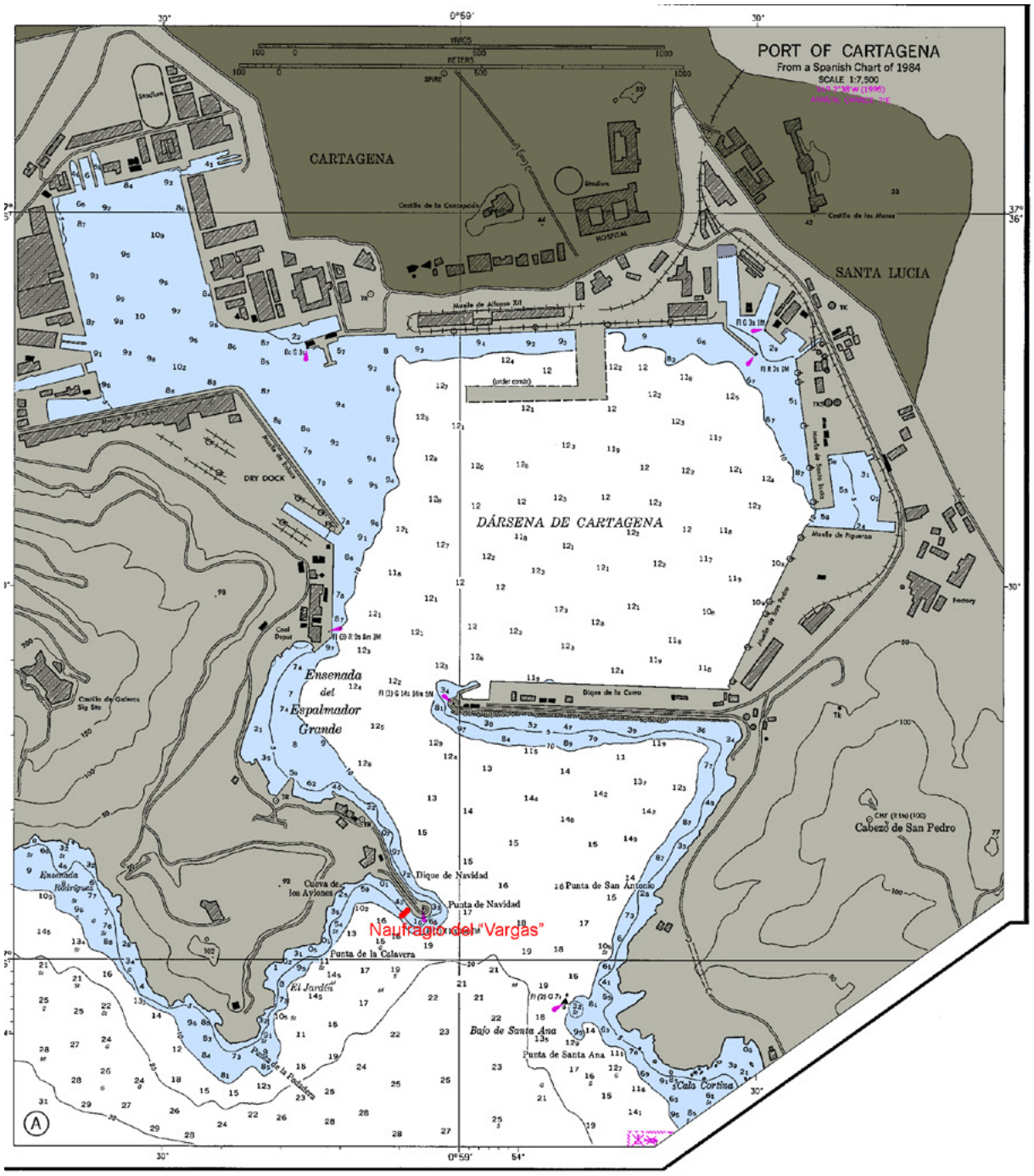


Figura 2. Puerto de Cartagena con indicación del hallazgo y referencias topográficas citadas en el texto.

Una vez sondeado el barco en 2001, decidimos que su excavación en profundidad debía posponerse debido a dos razones: por un lado, su cercanía, casi inmediatez, al Museo, nos ofrecía alguna garantía sobre su protección; y por otro, nos parecía el pecio adecuado para utilizarlo como yacimiento escuela en los cursos de formación y que por tanto debía ser reservado para su gestión posterior.

El naufragio que teníamos ante nosotros se produjo en un contexto físico muy determinado, el del puerto de Cartagena, a cuya historia el pecio de Navidad aporta un importante hito más en el largo camino de la investigación del pasado de buques, de mercancías y de

rutas comerciales. Debido a la cronología del pecio, en este caso se ha podido trabajar muy fructíferamente con la documentación de archivo coetánea, pues afortunadamente se ha localizado la documentación escrita conservada sobre el naufragio, cosa que, obviamente, no es posible hacer en el caso de pecios de la Antigüedad. Ha sido el fruto del acercamiento a la vasta riqueza de los archivos históricos de la Región de Murcia, en este caso el Archivo Naval de Cartagena, depósito documental que, fruto de la trayectoria histórica de la ciudad y su papel como base militar, constituye un referente a la hora del estudio del patrimonio cultural marítimo de la fachada mediterránea española. Afortunadamente, en 2009 se halló en el Archivo Naval de la ciudad el expediente incompleto del naufragio en 1886 de un vapor, hundimiento que se produjo en el mismo lugar que nuestro pecio. Tras el análisis de la documentación localizada resultó evidente que se trataba del mismo barco y pudo conocerse su nombre y la causa de su naufragio: el *Vargas*, hundido en 1886, tras haber sido abordado por otro barco.

Gracias a todo ello, se puede explicar tanto el modelo de buque hallado, su cargamento y ruta, como el lugar donde se perdió. En este caso, y en aquellas fechas, el puerto de Cartagena experimentaba uno de sus momentos más álgidos del tráfico mercantil. Además, la Revolución Industrial, la misma que demandaba una gran cantidad de metales, estaba cambiando de forma sustancial en la costa murciana todo lo referente a los transportes terrestres, marítimos e infraestructuras portuarias, y todo ello explica muy buena parte de lo referente al «pecio de Navidad» como documento histórico de una época muy determinada.

El comercio marítimo en el entorno del sureste peninsular: los metales

Dado que este trabajo trata el hallazgo y la investigación sobre un buque hundido en la bahía de Cartagena a finales del siglo XIX, es adecuado decir que las intervenciones arqueológicas subacuáticas en los diversos países mediterráneos, y también en el litoral español, se vienen centrando preferentemente sobre restos de las Edades Antigua y Media, tendencia que se confirma en las costas murcianas. En nuestra opinión, ello no se debe a una estructura doctrinal ni al azar de la recuperación de hallazgos; sino a algo mucho más sencillo: al hecho de la formación de los arqueólogos que trabajan en la arqueología subacuática, formados, en su mayoría, en el estudio de las culturas antiguas «en tierra», lo que hace que se produzca en algunos un cierto desapego hacia las Edades Moderna y, sobre todo, Contemporánea.

No es este el lugar de desarrollar la mayoría de noticias que llegan a los centros de investigación y a los museos del ramo que se refieren a pecios de esas épocas. En esta línea, puede ser significativo que en la amplia prospección de más de siete millones de metros cuadrados que el MNAM-CNIAS realizó en los tres años comprendidos entre 1997-1999 desde Cueva de Lobos a La Azohía, en el marco del «Proyecto Costa», no se localizaron restos significativos de ningún barco de las épocas moderna y contemporánea[1]. Junto a este factor hay también

1 Lo que quizá se deba a que la ruta de navegación de los barcos de esos periodos va más alejada de la costa que en el caso de la navegación de cabotaje antigua, asi como a la inexistencia de puertos en la zona prospectada.



Figura 3. Muelle Alfonso XII, Cartagena. António Passaporte. Archivo Loty, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

que considerar que los pecios de los periodos antiguos tienen mucho que aportar dado que es ahí donde queda mucho por conocer.

Hay que considerar otro factor: el comercio que más ha circulado por las costas del sureste peninsular a lo largo de la historia se ha movido principalmente en relación con el tráfico de los metales, debido a la enorme riqueza del subsuelo de la zona Cartagena-La Unión-Mazarrón, riqueza que se prolonga hasta los ricos filones de la provincia de Almería. Ello ha sido uno de los factores que ayudan a explicar el origen y las diferentes facetas del asentamiento humano y del comercio marítimo en el Mediterráneo occidental desde época antigua, y no es en absoluto nueva la idea de que las presencias orientales detectadas por la investigación en relación con las Culturas de Los Millares y El Argar tuviesen como fin la provisión de metal a las culturas de la península (G. y V. Leisner, L. Siret), pero también a culturas orientales, aún cuando no se ha podido detectar ningún vestigio marítimo de aquellos periodos.

Afortunadamente, en lo que corresponde al periodo del Hierro I esa carencia de saberes se viene remediando desde hace 10 o 15 años, gracias a los dos barcos fenicios excavados en Mazarrón (Barba *et alii*, 1994: 11; Arellano *et alii*, 1995: 17-18; Negueruela *et alii*, 1995: 189-197; Negueruela, 1995: 63; Negueruela *et alii*, 1996: 23-24; Negueruela, 1997: 27-28; Negueruela *et alii*, 1998: 27-28; Negueruela *et alii*,

1999: 58; Barba *et alii*, 1999: 195-199; Arellano *et alii*, 1999: 219-222; Negueruela *et alii*, 2000: 21-23; Negueruela *et alii*, 2000: 1671-1680; Negueruela, 2000d: 6-7; Negueruela, 2000e: 790-795; Negueruela *et alii*, 2001: 33-35; Negueruela, 2002: 161-180; Negueruela, 2004: 227-278; Negueruela *et alii*, 2004a: 453-483; Negueruela *et alii*, 2004b: 273-290; Negueruela, 2005b: 11-41; Negueruela, 2005c: 22-41), pecios ambos que portaban en sus bodegas plomo y galena argentífera procedente del interior de las montañas cartageneras. Y desde hace 35 gracias al pecio fenicio del Bajo de la Campana (frente a la isla Grosa) (Mederos/Ruiz, 2004: 263-281; Roldán/Pérez/Martín, 1995: 11-62; Pinedo/Polzer, s.d.), aunque sus materiales no proceden de esta zona[2].

Del periodo cartaginés es muy poco lo que sabemos en relación con la importantísima extracción de metal y su comercio marítimo. Por el contrario, para el periodo romano poseemos ya bastante información. En época romana la extracción de metal y su comercio se intensificaron notablemente y es mucho lo que sobre ello sabemos (Domergue, 1966; Blázquez, 1969); de sobra es conocida la referencia de Estrabón, quien apuntó que en las minas de *Carthago Nova* trabajaban 40 000 esclavos.

La alteración política que sucedió en el Mediterráneo con el fin del Imperio Romano de Occidente y, más tarde, las invasiones germánicas y la islámica, trastocó, entre otras cosas, la producción y el comercio de los metales en el occidente europeo (Pirenne, 2008) y todo parece indicar que se produjo un fuerte descenso del mismo. Existen algunos indicios de la producción de plata en época califal en la antigua costa de Tudmir. Solo la demanda de alumbre, fundamentalmente para los paños norteuropeos, reactivó el interés extractivo en la costa del Reino de Murcia ya al final de los siglos medievales. La puesta en marcha de la minería de este sulfato, primero en Mazarrón a finales del XV, y luego en las cercanías de Cartagena, ya en el XVI, generó incluso dos nuevos núcleos urbanos en una costa desértica desde finales del siglo XIII: Mazarrón y Alumbres Nuevos (Franco, 1995; Munuera, 2021).

Pero no se recuperaron los niveles de explotación y comercio de los metales que había conocido la Antigüedad hasta bien entrado el siglo XIX, precisamente cuando, de nuevo, la fiebre minera visitó las sierras almerienses y cartageneras. Cuando se hundió nuestro «pecio de Navidad»: el vapor *Vargas*.

2 Sobre los barcos de Mazarrón hallados en la Playa de la Isla se puede consultar el magnífico trabajo de Carlos de Juan (2017).

Una pista equivocada sobre el sarcófago de Micerinos y el hallazgo del «pecio de Navidad»: 1997

El hallazgo de este buque en 1997 fue producto de un proyecto de colaboración estrecha entre el Museo-Centro y el Centro de Buceo de la Armada (CBA), a raíz de que buceadores de ese hubieran localizado bajo la punta de La Podadera una serie de bloques de arenisca que en unos primeros momentos se pensó que podrían pertenecer a la carga de la goleta *Beatrice*, hundida en 1839 cuando portaba en sus bodegas el sarcófago del faraón Micerinos con destino al Museo Británico. Los hechos fueron como sigue:

En noviembre de 1996 el director del CBA comunicó a la dirección del Museo-Centro determinadas informaciones muy precisas sobre un hallazgo subacuático en la zona de la Podadera que en su opinión podrían corresponder a la citada goleta *Beatrice*. La dirección del Museo-Centro comunicó inmediatamente el asunto, con la reserva debida, al Ministerio de Cultura y a la Consejería de Cultura con la que en aquel entonces estábamos diseñando dos importantes proyectos de colaboración: la firma de un convenio Ministerio-Consejería para la utilización conjunta del Museo-Centro en las aguas del litoral murciano, y la firma de otro convenio Consejería-Museo-Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS) de la Guardia Civil para que instalasen su sede en uno de los edificios del Museo, obras que serían costeadas por la citada Consejería. Con los datos y fotografías proporcionados por el CBA, los Ministerios de Defensa y Cultura firmaron un convenio de colaboración entre el CBA y el Museo-Centro, que se pusieron a trabajar en marzo de 1997 en la localización de la goleta *Beatrice* que,



Figura 4. Faro de Navidad y escollera (Pablo Cabezos, Flickr, CC BY 2.0).

además del sarcófago del faraón Micerinos, transportaba otras muchas «baratijas», todo lo cual ha hecho de ella el tema más recurrente de la arqueología submarina de la bahía de Cartagena desde el siglo XIX.

Durante muchas semanas de la primavera de 1997, arqueólogos y buzos estuvimos realizando inmersiones sistemáticas en la zona y dibujando con precisión todos los restos encontrados, que finalmente nos llevaron a descartar la adscripción de los restos indicados a la goleta británica. Sin embargo, junto a la escollera del dique de Navidad se localizó un pecio, hasta entonces desconocido, que correspondía a un barco moderno de estructura metálica.

Se situaba en una profundidad de entre 18 y 20 m, a unos 50 al pie de dicha escollera, en la línea que va desde el faro a la punta de la Podadera. A simple vista presentaba una orientación norte-sur, ligeramente desviado hacia el este. Eran visibles algunas partes del buque, que yacía en un lecho arenoso, como cuadernas y planchas de hierro previsiblemente correspondientes al casco. Dado el estado de los restos, fue imposible determinar la posición de la proa o popa, por lo que no se pudo determinar ni su eslora ni su manga. No obstante, sí se sospechó que la proa se podría situar en la zona más cercana a la escollera. Se vieron, sin embargo, numerosos restos de loza, cristal, cubertería y otros, que podrían indicar el área de la cocina o comedor. Dado que no era el objetivo de la intervención, no se realizó excavación alguna, pero se recu-

peraron algunas piezas. Las más significativas eran cuatro platos de loza pertenecientes a la misma serie y vajilla, fabricados en La Cartuja y con el sello de «Pickman y Cía. Sevilla. China opaca», decorados en azul sobre fondo blanco, con doble hilera de puntas de diamante alternas en el filo del borde, una cadena de calabrotes sobre un cabo haciendo ondas en la zona central del borde, y un vapor navegando en un mar encrespado, que quedaba enmarcado por la leyenda: «Segovia, Cuadra y Cía. Sevilla». También fueron trasladados otros restos interesantes, como tres fragmentos de piezas sin identificar de la misma fábrica y serie, un fragmento de lavabo o fregadero de cerámica vidriada y marmorizada, con vetas grises y fondo blanco, así como cinco fragmentos de azulejos también de la misma serie, cuatro de la misma serie (azul sobre blanco) y otro blanco sin decoración.

Estos materiales arqueológicos, así como los del propio barco, permitieron datar el pecio en torno al último tercio del siglo XIX.

La campaña de 2001-2002

Permisos

Una vez que en 1997 quedó localizada la existencia de una nave del último tercio del siglo XIX en el fondo marino junto al dique de Navidad, se vio la necesidad de realizar el correspondiente trabajo de documentación. Así, a finales de 2001 se solicitaron los permisos necesarios para llevar a cabo una intervención arqueológica que permitiese averiguar más aspectos del pecio. Se tramitaron a los organismos pertinentes: el entonces Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y a la Autoridad Portuaria de Cartagena, ya que las labores se realizarían en aguas de su competencia. Todo lo anterior fue notificado a la Dirección General de Cultura de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Concedidos ambos permisos, y para cumplir las normas de seguridad, se comunicó también la previsión laboral a Capitanía Marítima de Cartagena.

Equipo

El equipo de excavación arqueológica fue dirigido por el director del Museo-Centro, el doctor Iván Negueruela, y la arqueóloga subacuática Marina Gamboa Gil de Sola. Contaron con el siguiente equipo de buzos profesionales:

- Francisco Fernández Matallana. Arqueólogo.
- Javier Gómez Inglés. Dibujante.
- Pedro Ortiz Carmona. Fotógrafo.
- Emilio Peñuelas González. Patrón de barco.
- Juan Luis Sierra Méndez. Químico.



Figura 5. Trabajos de prospección en el pecio de Navidad (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

Preparación

En diciembre de 2001 se decidió llevar a cabo algunas inmersiones para localizar exactamente el pecio, posicionarlo y filmar y fotografiar su estado antes de que comenzaran los trabajos arqueológicos. En enero de 2002 se prepararon todos los elementos necesarios para la excavación. Se procedió a la colocación de los fondeos, picas y filieres, y se montaron las cuadrículas. Estas se numeraron y se señalizaron con un boyarín que facilitaba su localización bajo el agua. Para documentar de forma completa los preliminares de la intervención, se realizaron fotografías y vídeo, así como un croquis superficial de toda el área cuadriculada. Para facilitar el acceso del equipo al yacimiento, se instaló un fondeo al sur de los restos tanto para llegar a ellos como para las operaciones de ascenso a superficie. Tras consulta al Jefe de Operaciones Portuarias, se decidió instalar el compresor de las mangas de succión al pie del faro de Navidad. A comienzos de febrero todo estaba listo para que comenzase el trabajo bajo el agua.

Metodología

La intervención en el yacimiento se planificó mediante cuadrícula. El encontrarse en un lecho llano y arenoso, además de resguardado de corrientes por el dique de Navidad, facilitó las tareas. Como se ha apuntado, el buque se situaba en una orientación NNE-SSO, y posiblemente

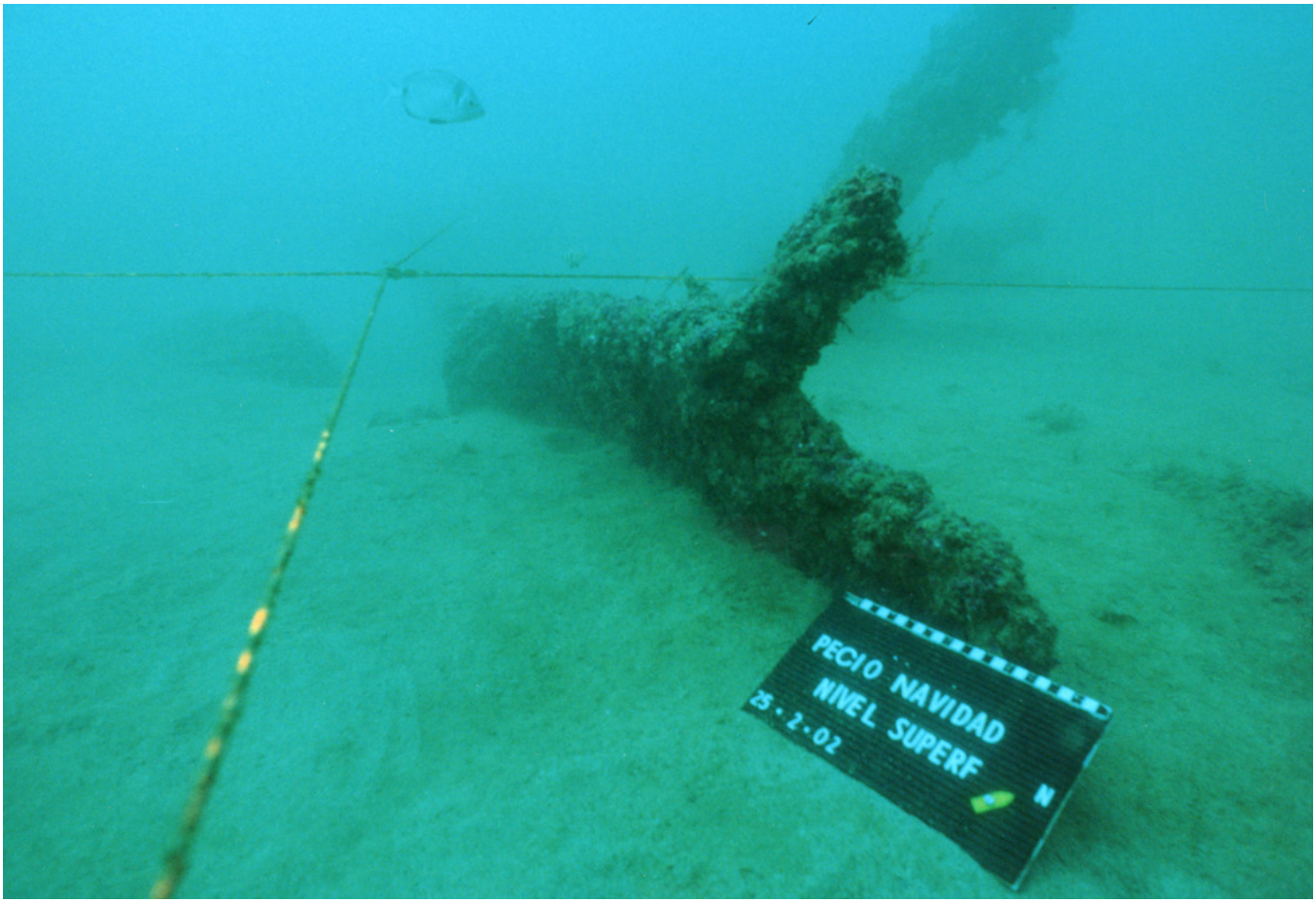


Figura 6. Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

la proa quedaba apuntando hacia la escollera de Navidad. Así se marcó una línea magistral con una filier que pasaba por la crujía del buque, de proa a popa. Dividía por tanto los restos en sus dos costados: babor y estribor. A partir de aquí se establecieron cuadrículas de 4 × 4 m que cubrían la superficie del pecio. Las del previsible babor se denominaron A y las de estribor B. Se numeraron del 1 al 9 de donde se sospechó la proa a popa.

Para la retirada de sedimentos se montaron dos mangas de succión movida por aire que se situaron una en cada borda del buque. Esta disposición permitía el trabajo cómodamente de dos equipos sin que se interfirieran entre sí. A ambos aspiradores les llegaba el aire a través de mangueras provenientes de un distribuidor, a su vez conectado de igual manera al compresor de superficie. Por lo tanto, y como medida de seguridad, todos los días había que conectar la manguera raíz al compresor, y a su desconexión una vez acabada la jornada. Para el transporte de grandes pesos, especialmente los fondeos, se utilizó un globo de 100 kilos. Para otros elementos más pesados, como grandes rocas que obstaculizaban la excavación, se manejó otro de 200 kg.

Para realizar la labor de documentación se dibujó un croquis general de toda la zona arqueológica. El dibujo se escaneó y se pasó a formato *CAD*, lo que permitiría ir añadiendo capas conforme avanzase el trabajo. Así, cada equipo de buceo portaba una tablilla con un croquis

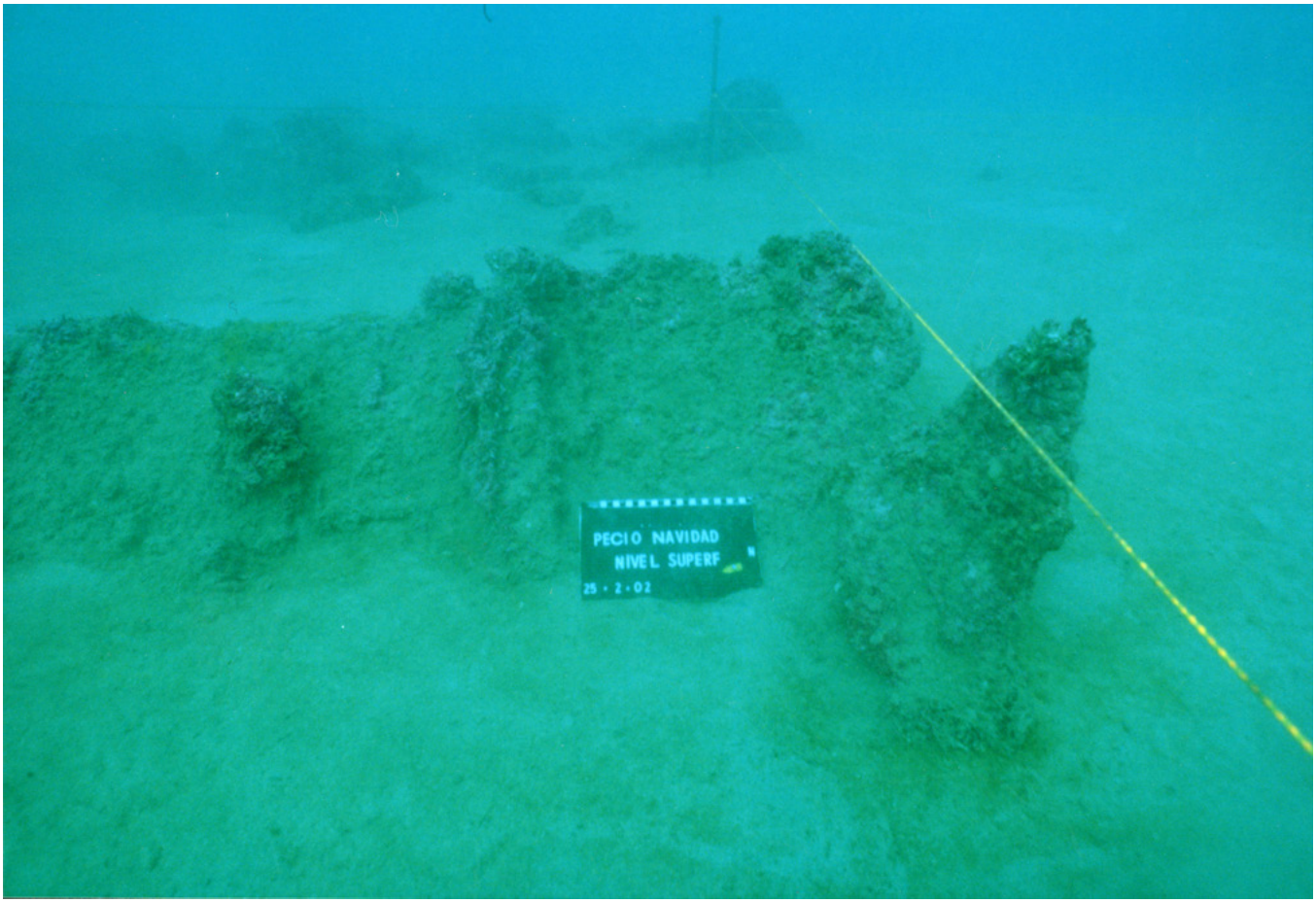


Figura 7. Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

de la cuadrícula realizado previamente a la inmersión, lo que posibilitaba situar la aparición de piezas y elementos una vez que se iban retirando sedimentos con ayuda de las mangas de succión. Previamente a la retirada de material, también se realizaba fotografía. Se completaba el registro con tomas generales de fotografía y vídeo.

Desarrollo de la campaña

La intervención se desarrolló durante 13 jornadas de trabajo, entre el 15 de enero de 2002 y el 26 de febrero.

En enero de 2002, se comenzaron a preparar todos los elementos necesarios para la excavación. Se colocaron muertos, picas y filieres, se montaron las cuadrículas (de 4 × 4 m), se numeraron y se realizó un croquis del nivel superficial. Se tomaron fotografías y vídeo. Uno de los muertos se aprovechaba como fondeo para la zódiac. A finales de enero todo estaba preparado para instalar las mangas de succión y comenzar los sondeos.

El día 1 de febrero se acabó de confeccionar las mangas de succión; una de ellas era la misma utilizada en Mazarrón, pero la otra hubo que hacerla nueva. Esta última se tiró con la manguera de aire que la conecta al distribuidor asegurada al tubo de PVC con bridas, y ambas se tiraron con una boya en el extremo de salida del aire. Se movieron los muertos para que las mangas de succión quedaran bien ancladas.

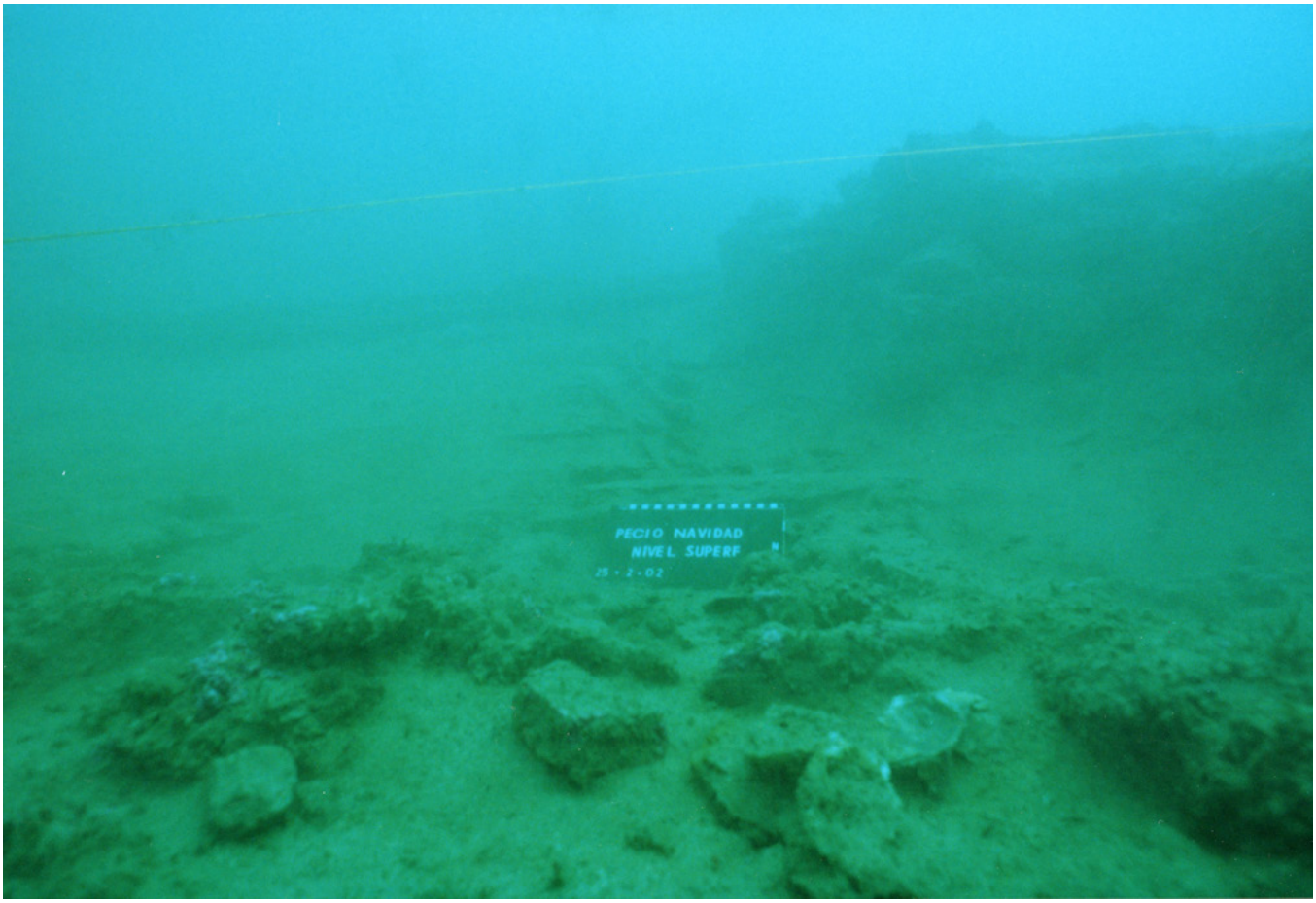


Figura 8. Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

Hablamos con el jefe de Operaciones Portuarias y nos autorizó a colocar el compresor en la plataforma del faro. El lunes día 4 de febrero el compresor quedó situado en la parte baja de la rampa de acceso a la plataforma del faro. El día 5 una grúa lo situó en la plataforma, a tres metros del faro, y pegado al murete para resguardarlo en lo posible del viento. Ese mismo día se procedió a colocar el distribuidor y la manguera de alimentación que conecta con el compresor. Se lanzó el distribuidor con la manguera de la manga de succión gris y la manguera de alimentación ya conectadas. El distribuidor va lastrado con 10 kg de plomo y se aseguró con un cabo al muerto del fondeo. La visibilidad era muy mala, apenas un metro siempre y casi nula cuando se removía el fondo. Comprobamos que todo funcionaba adecuadamente.

El día 6 de febrero comenzó la campaña de excavación. Bajamos para empezar a trabajar, acabamos de lastrar la manguera colocándole tres placas más de plomo de 3,5 kg cada una, haciendo ya un total de 5. Se eligió la zona central del barco, que a priori era la que parecía que pudiera dar mayores resultados en cuanto a la documentación del pecio, y se podría además continuar la excavación hacia el sur, donde se supone que está la popa del barco. Las cuadrículas elegidas fueron la A5 en la borda de babor, y la B4 en la de estribor, en esa zona aparecía la borda y una serie de cuadernas de manera muy clara, por lo que a priori

sería bastante fácil poder documentar parte de la estructura del barco comenzando por lo que ya se apreciaba en superficie.

Empezamos a trabajar en la cuadrícula A5, en la borda de babor del barco, desde el límite de la borda hacia la de estribor.

En los días siguientes se continuó en la cuadrícula A5, y se comenzó en la B4. Encontramos numerosas piezas de cristal, cerámica y metal, pertenecientes a botellas, cubiertos y platos. En la cuadrícula B4 se encontraron fragmentos de metal y azulejos. Se pudo comprobar también la efectividad del nuevo sistema que habíamos ideado para los croquis bajo el agua.

El día 18 de febrero nos comunicamos con el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico a fin de recabar la mayor información posible acerca de la loza del barco, que lleva en el estampado el nombre de la naviera que poseía el barco, Segovia, Cuadra y Cía., en loza azul y blanca de la fábrica Pickman de Sevilla. Día 19 de febrero se contactó con el director del Museo Pickman de Sevilla, y nos indicó como primera aproximación que los platos de loza hallados en el barco del dique de Navidad pertenecen a la primera etapa de la fábrica, entre 1843 y 1870. En esa época se producen lotes de cerámica para diversas navieras, entre ellas Ybarra, y la que nos ocupa, Segovia, Cuadra y Cía.

Desde el primer momento de la excavación se pudo empezar a recuperar material proveniente del barco, tanto en la cuadrícula A5, como en la B4, siendo la mayor parte de las piezas recuperadas de la primera. Mientras que en la cuadrícula B4, dada la escasez de material, se pudo rebajar bastante el nivel, en la A5 apenas se pudo retirar el estrato arenoso superficial y parte del segundo intermedio, pues ya en ese mismo aparecían restos del menaje del barco como cubiertos, botellas, loza, azulejos, etc., lo que puede dar un indicio de que por esa zona pudiera estar, como ya se ha indicado más arriba, la cocina del barco o el comedor.

A lo largo de la campaña se hallaron diversos elementos de vidrio, cubertería, botellas, platos de loza, azulejos, y otros objetos metálicos menos determinados, como un tubo de metal. El día 20, mientras se buscaba hallar la borda por el exterior en el área B4, se constató la existencia de estructuras del buque hacia estribor. El día 26 se levantó una piedra de grandes dimensiones situada en el área A5, que interfería las labores arqueológicas. El día 27 se realizaron los últimos trabajos de la intervención. Del 14 al 18 y del 21 al 22 de febrero, se aprovechó para realizar inventario de las piezas extraídas hasta entonces y para confeccionar un dibujo en AutoCad con la planta general del barco, así como la cuadrícula.

Estratigrafía

Se pudieron determinar tres estratos:

El superficial es todo de arena, y aparecen en él numerosos restos de basuras, plásticos, sedales, plomadas, cañas, etc., mezclados. Su grosor oscila entre 10 y 30 cm.

Después, empieza un nivel intermedio de limo negro, con conchas y arena mezclados. Aparecen restos de la madera descompuesta del barco, que seguramente compondría la cubierta y parte de la obra muerta del puente. Su grosor es de entre 5 y 20 cm.

El tercer estrato está compuesto por limo muy espeso y compacto, como arcilla, de color negro por la descomposición de materiales orgánicos. En él aparece el material arqueológico. El grosor de este estrato, que corresponde ya al interior del buque, está por determinar aún puesto que no se llegó hasta la sentina.

En la borda de estribor el espesor de los dos primeros estratos es bastante mayor que en la borda de babor, apareciendo además en la cuadrícula B4 menos material que en la cuadrícula A5.

Los hallazgos

El buque

Dada la escasez de tiempo en la que se desarrolló la campaña, poco se pudo determinar acerca de la estructura del buque. Casco, cuadernas y posiblemente la quilla fueron fabricadas en hierro. En algunas partes de la borda, eran visibles los remaches que unían las planchas, también metálicas, del forro del casco. La cubierta y posiblemente el puente eran de madera.

La borda de babor aparecía con bastante claridad. Se encontró, también, lo que nos pareció que podría ser el mamparo central, aunque hasta que no se excave el barco en su totalidad no se podrá determinar del todo su función dentro de la estructura del barco. Esta borda se halla bastante deteriorada y en algunas cuadrículas aparecen las cuadernas fuera de su sitio y levantadas, por lo que se puede suponer que ahí el casco está destrozado. El sistema de construcción parece ser el de planchas remachadas, que es el típico de la época; además se han podido observar algunos de estos remaches en parte de la borda, sobre todo en la cuadrícula A4.

Cerámicas

La mayor parte de los objetos recuperados durante la excavación corresponden a piezas de vidrio, pertenecientes a botellas que pudieron haber estallado por la presión cuando se hundió el buque. También se hallaron fragmentos de loza, cubiertos de mesa, piezas metálicas, azulejos, ladrillos refractarios, e incluso algún fragmento de hueso. Sin duda, de todas las piezas inventariadas (124), las que más información

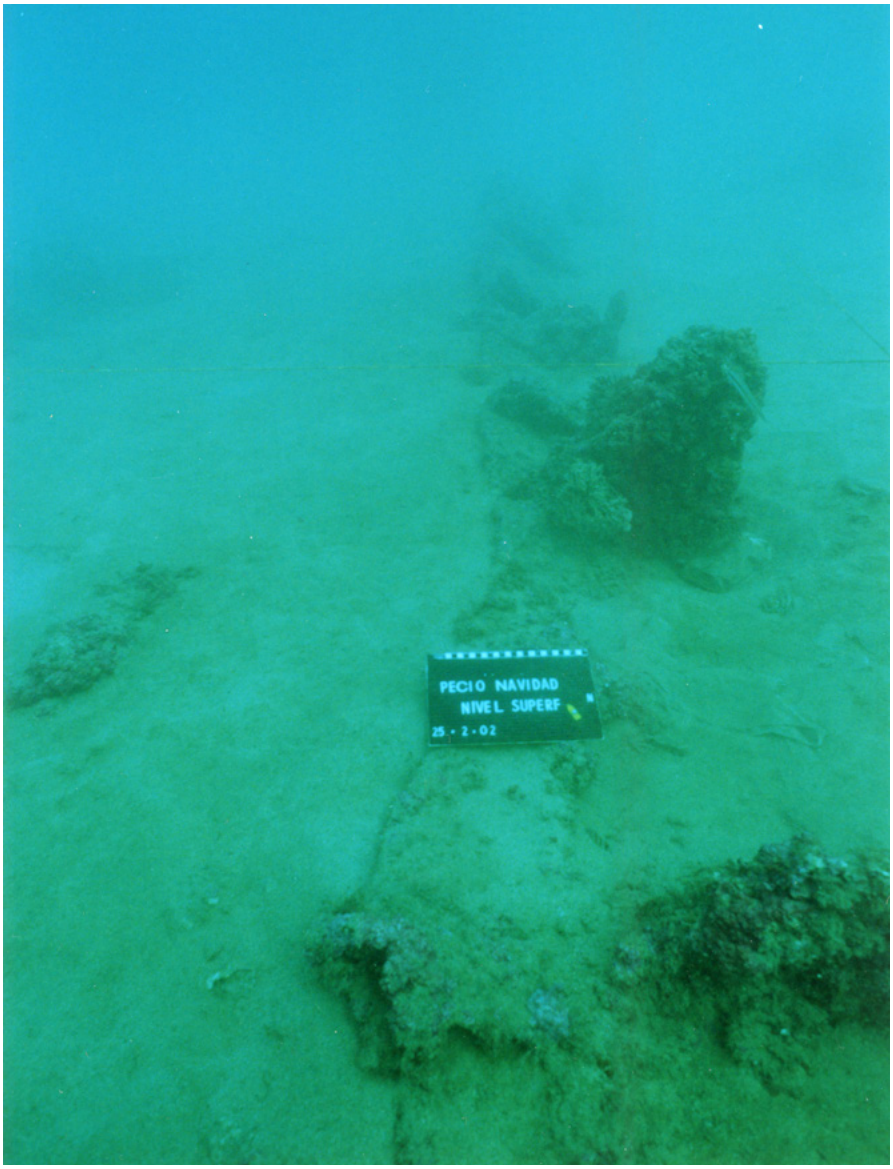


Figura 9. Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

aportaron fueron las que pertenecieron a la vajilla del buque, así como los ladrillos refractarios, posiblemente provenientes de la cocina, y que presentaban grabados de fábrica.

a. Loza

Los objetos de loza que se han podido identificar hallados en el pecio provienen de la fábrica de Pickman y Cía., de La Cartuja, en Sevilla, como muestran los sellos. Precisamente, el fragmento más completo proviene de la prospección de 1997, donde se lee «Pickman y Cía, Sevilla y China opaca, medalla de oro» en círculos concéntricos. No obstante, la pieza más grande y mejor conservada fue hallada en 1991 durante los sondeos realizados por el CNIAS en el llamado Corte del Despalmador (91/CE/88), situados precisamente en la zona interior del puerto de Cartagena. Es posible que durante las tareas de rescate se depositara parte de la carga en aquella zona, o sea producto de algún expolio antiguo que fue desechado en la playa del Despalmador. En

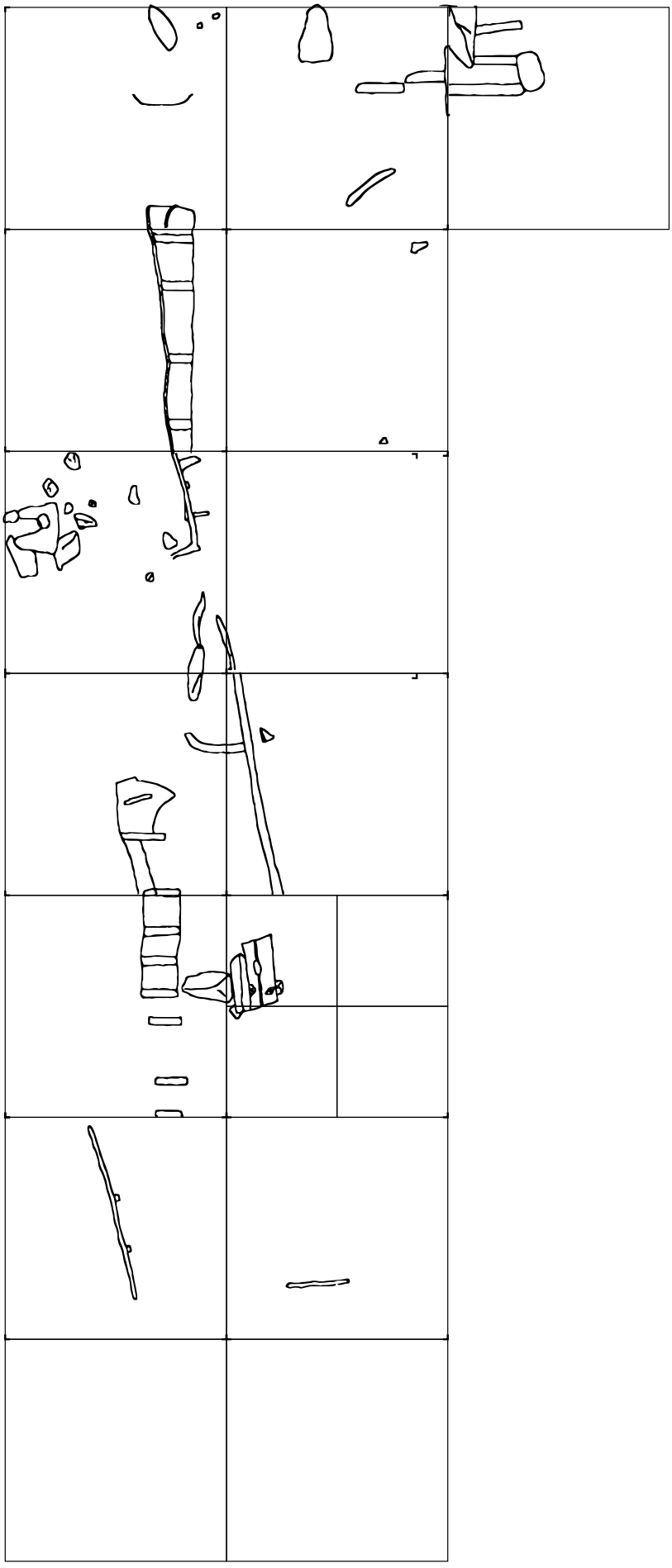


Figura 10. Croquis de los restos localizados durante la campaña (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

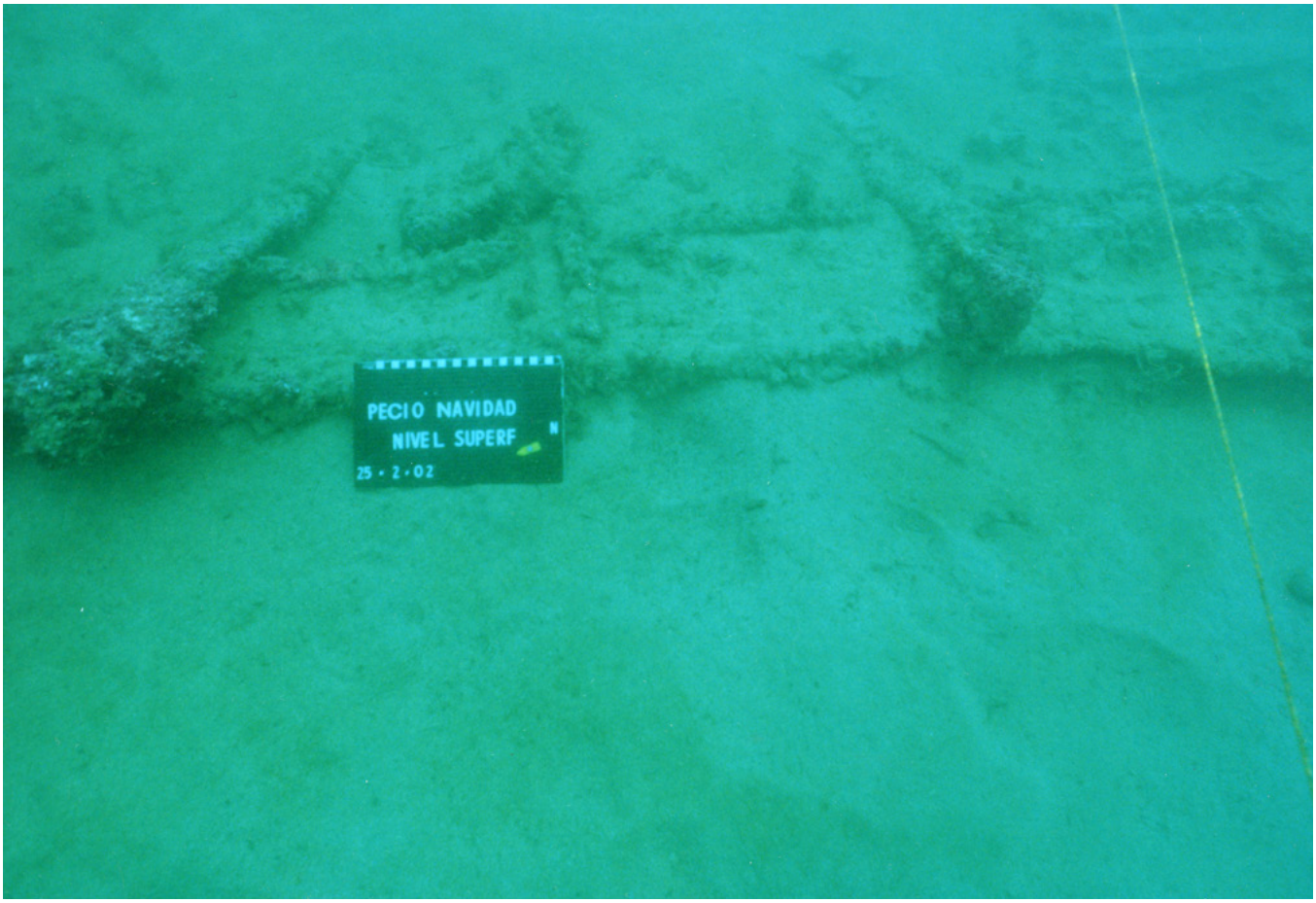


Figura 11. Restos del buque en el estrato superficial (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

2002 se pudo realizar una escueta consulta en los archivos de la fábrica de loza de La Cartuja, donde quedaron documentados los números de catálogo de la vajilla encargada por Segovia, Cuadra y Cía. Los números correspondían a los distintos motivos del catálogo de la compañía, que cerraban en 1886 (precisamente, el año del naufragio del *Vargas*).

La hallada es una loza fina, de color marfil bien decantada. Las superficies exteriores están vidriadas en blanco. La decoración interior, toda ella en color azul, presenta dos orlas dispuestas de forma concéntrica en las alas de los platos. Una, en el mismo borde, está formada por dos filas de puntas de diamante alternas. Otra, al interior del ala y rodeándolo, se compone de un cabo que hace ondas sobre el que se superpone una cadena de ancla. El campo central del plato presenta el dibujo de un vapor, sobre el mar encrespado, con aparejo de bergantín goleta: dos mástiles, mayor y trinquete, ligeramente arrumbados hacia popa y dispuestos con cofa, están aparejado el primero para velas cuadras y el segundo para cangrejas y escandalosas. En sus topes ondean sendos gallardetes. Las líneas de estayes y obenques aparecen muy marcadas. El barco presenta en la proa, de violín, un lanzado bauprés que despliega un foque. La popa, de violín, muestra el pabellón de mercante de la marina española. Hacia la mitad de la eslora levanta una chimenea humeante. Dados los datos que tenemos del vapor *Vargas* es muy posible que esta sea una imagen del buque náufrago.



Figura 12. C[ompagn]ie de Navigation Mixte (Cie Touache). Algérie-Tunisie-Maroc: [affiche] / F. Hugo d'Alési; Affiches simili-aquarelle Ateliers F. Hugo d'Alés, 5 place Pigalle por Hugo d'Alési, F. (1849-1906). Illustrateur, 1899. National Library of France, France.

b. Cerámica refractaria

Se hallaron dos piezas. Un fragmento pequeño y un ladrillo casi entero. Es una placa de forma rectangular, algo combada quizá por el efecto de la cocción, con uno de sus extremos romo. Sus dimensiones son de 27 × 14 cm, y su grosor oscila entre 1,2 y 1,6 cm. Por uno de los lados, el borde está regruesado y su interior queda dividido en dos partes por un nervio. Presenta, en los interiores divididos, dos pequeños tetones. El otro es liso excepto los dos rehundimientos producidos por los elementos antedichos. Se desconoce su función, salvo que pueda corresponder a alguna identificación de un mueble o alguna parte del barco. Lo interesante es que muestra una inscripción en dos registros. En el superior reza «ARNAUD E ET CIE»; el inferior, «ST HENRY MARSEILLE».

Esto quiere decir que estos objetos pertenecieron a la Société Louis Arnaud, Touache Frères & Cie (Bernadac, 1985) (de Lyon el primero y marsellés el segundo). La compañía fue fundada en 1850 por



Figura 13. Perfil completo de plato de loza de la fábrica de La Cartuja Pickman y Cía (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

Louis Arnaud, de Lyon, y los hermanos Auguste y Félix Touache, de Marsella, donde quedó establecida la sociedad en el barrio portuario de St. Henry. Comenzaron con el vapor SS *Du-Tremblay*, que poseía un sistema de propulsión auxiliar basado en la máquina de vapor de agua y éter combinados. Estaba destinado a hacer el servicio entre Marsella y Argel. El segundo buque fue el SS *Avenir*, de 738 t, cuyo viaje inaugural fue con destino a Río de Janeiro, con lo que introducía una línea desde Francia a Brasil, cuyo monopolio europeo lo desempeñaba hasta entonces la británica Royal Mail Steam Pachet Company. En 1855, la sociedad francesa cambió su denominación por Compagnie de Navigation Mixte (CNM). Se produjo tras decidir Touache usar buques que combinaban la propulsión vélica con una hélice movida por máquinas de vapor. Por aquella época, normalmente los pasajeros viajaban en caros vapores de ruedas, mientras que las mercancías lo hacían a vela. Así, el empresario francés destacó la novedosa funcionalidad de la nueva naviera. La falta de rentabilidad y el incendio en septiembre de 1856 del SS *France* en el puerto de Bahía (debido, precisamente, a la peligrosa combinación de propelentes para la máquina), llevó a la compañía a retirarse de las rutas trasatlánticas. Se centró entonces a dirigir sus operaciones hacia otros puertos mediterráneos europeos y del norte de África, principalmente los de la costa argelina.



Figura 14. Proceso de documentación gráfica de uno de los tapones de licorera (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

Entre 1856 y 1857, construyó en los astilleros de La Seyne un trío de naves idénticas, el *Kabyle*, el *Zouave*, y el *Sahel*, con 700 t de desplazamiento, equipadas con una máquina de dos cilindros verticales de 180 cv. Sus imágenes muestran gran parecido con la retratada en los platos de Segovia, Cuadra y Cía. del pecio de Navidad. No obstante, ninguno de los tres fue vendido a compañía española alguna[1]. Posteriormente, la naviera francesa también mantuvo líneas con el África occidental. De larga trayectoria, en 1969 se unió a la Compagnie Genérale Trasantlantique para formar la Compagnie Génerale Transmediterranée.

La cuestión es: si se trata de un buque construido en astilleros británicos, ¿por qué se halló esta placa refractaria? A falta de una investigación arqueológica y archivística más exhaustiva, la incógnita queda en el aire. No obstante, las relaciones entre las navieras de la época eran fluidas, por lo que no es de extrañar que alguna parte del buque, o alguna parte de su mobiliario, procediese de alguna nave francesa.

c. Vidrio

Constituyen la mayoría de las piezas recuperadas durante la intervención arqueológica de 2002. Se trata de fragmentos de botella, fondos y

1 El *Sahel* se perdió en 1863; el *Zouave* en 1873, y el *Kabyle* se desguazó en 1884 (Bernadac, 2004: 32).



Figura 15. Tenedor de alpaca con moldura perimetral (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

cuellos principalmente, predominantemente de color verde oliva oscuro, aunque no faltan más claras y otras de color azul y blanco.

d. Cristal

Destacan de las piezas resultantes de la excavación tres tapones de licorera de cristal blanco tallado, de patrón octogonal. Dos de ellos presentan un número grabado en la parte que encaja en la botella (el *55* y el *62*). Se realizó de una manera un tanto rudimentaria (con un punzón) en un momento posterior a su fábrica. Es posible que se trate de una identificación realizada por la propia tripulación del buque.

También se halló una varilla de cristal, muy fina, que presenta uno de los extremos roto. Quizá se trate del émbolo de una jeringuilla o un objeto similar.

e. Cubertería

Se trata de cubiertos de alpaca bañada en plata, correspondiente de igual manera a la vajilla del buque. Se recuperaron cuatro tenedores, dos cucharas y el mango de un cuchillo. En alguna de ellas se distingue el número de contraste.

f. Otros

Fueron recuperadas otras piezas de interés que documentan bien la vida a bordo en la época. Por ejemplo, una navaja de barbero, el mango de hueso (o marfil) de un cepillo de dientes, dos botellas de cerámica, o bien elementos del mobiliario del buque, como unos tiradores de metal de un cajón o un fragmento indeterminado de decoración de bronce. Otros elementos habrían de corresponder a las maquinarias embarcadas, muy representativas también de unos tiempos que, resultas de la Revolución Industrial, adaptaban aparatos a las más diversas tareas, como un tubo de bronce, una armella de sujeción o un tapón de metal que posiblemente corresponda a una válvula.

El contexto arqueológico. El puerto de Cartagena

Panorama general

El de Cartagena es uno de los grandes puertos conocidos desde la Antigüedad. En realidad, es la dársena, en un excelente contexto geográfico, profunda y bien protegida de los vientos, la que explica en último caso los periodos más importantes de la historia de la ciudad, pues constituye un resguardo excepcional para todo tipo de embarcaciones. Se trata de una bahía en torno a los 1500 m de diámetro antes de la construcción de muelles y diques, con una profundidad que pudo situarse en una media de entre 5 y 10 m. Albergaba fondeaderos muy a propósito, como la playa del Despalmador o las de Santa Lucía. Además, en su noroeste se abre otro espacio portuario, conocido como Mandarache, aún más alejado del mar abierto. En época antigua, esta disposición portuaria era aún más compleja por causa del Almarjal, una zona lacustre que, entre el Mandarache y los aportes fluviales de las ramblas, se abría a modo de laguna interna al norte del núcleo urbano. A levante y a poniente, dos formaciones montañosas encierran todas las aguas y las custodian de los vientos. En ellas destaca, por su altura, el monte de Galeras, al oeste, y el de San Julián, al este. Del primero, el promontorio de Navidad forma, junto a la punta de Santa Ana en la cara opuesta, el paso más angosto al interior de la bahía, que habría de tener en torno a los 700 m, separado por un peligroso bajo —la Laja—, hoy cimiento del faro de la Curra.

Tras los siglos de la Antigüedad y la Edad Media que no es este momento de abordar, los siglos XVI y XVII constituyen un proceso cla-

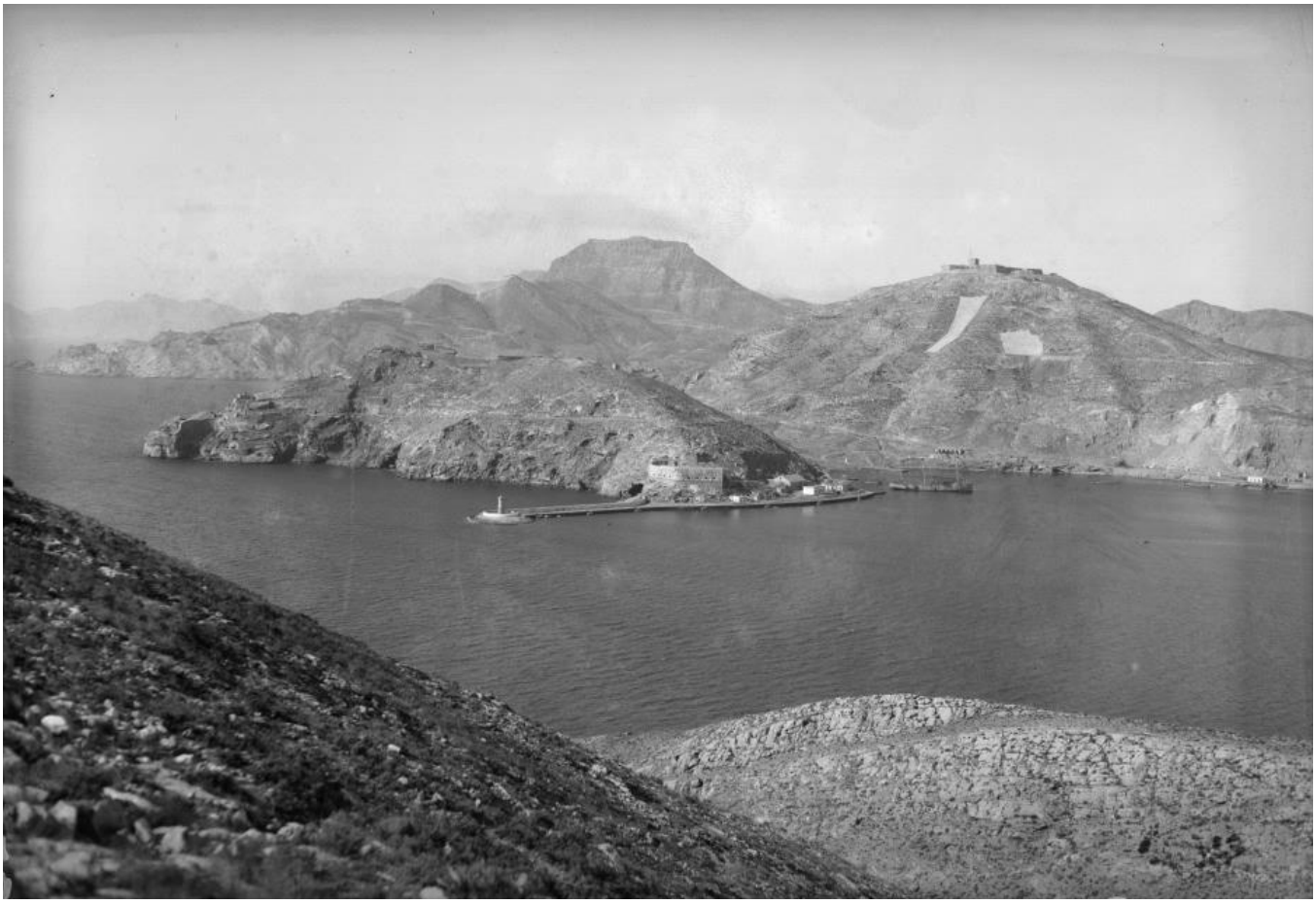


Figura 16. Cartagena. Entrada al puerto. Dique de Navidad. António Passaporte. Archivo Loty, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

ro de consolidación de la dársena de Cartagena como puerto militar, con la instalación de la sede de la Proveeduría de Armadas y Fronteras, destinada al mantenimiento de las flotas de galeras de la Monarquía Hispánica y al avituallamiento y socorro de los presidios norteafricanos (Montojo, 1993; Velasco, 2001).

Será el siglo XVIII el que consagre a la ciudad como base naval, gracias a su designación como capital del Departamento Marítimo de Levante, lo que llevó consigo la construcción del Arsenal y la fortificación integral de puerto y ciudad, convertido a finales de aquella centuria en motor económico de todo el sureste y en un referente tecnológico de las armadas y los astilleros de toda Europa (Pérez-Crespo, 1992; Rubio, 2005: 244-283). Una tradición castrense que continúa aún en nuestros días con un fuerte componente de actividad comercial impulsada durante el siglo XIX, sobre todo con las explotaciones mineras, y potenciada en el XX.

Todos estos fuertes y baterías de la bocana también forman parte de un conjunto patrimonial único. Constituyen hoy testigos mudos del tráfico marítimo, y, en otra época, amenazantes armas contra los buques (VV. AA., 2002).

En el área del actual dique de Navidad, bajo cuyas aguas se encuentra el pecio que nos ocupa, se levanta, inmediatamente sobre él, el fuerte del mismo nombre, que remonta sus orígenes a una batería

establecida a finales del siglo XVII (más antigua aún es la torre inconclusa que se halla poco más arriba). Cuando se produjo el naufragio, no hacía muchos años que habían acabado las obras que dieron lugar al edificio que podemos contemplar hoy, realizadas conforme al Plan de Defensa de 1860 (Munuera, 2006).

Este es el contexto de los testimonios materiales que encontramos en el puerto de Cartagena. De todo ello es muestra el patrimonio cultural marítimo de la ciudad portuaria.

Las noticias de los hallazgos de pecios antiguos bajo las aguas cartageneras se pueden remontar al siglo XVIII, durante las obras de adecuación del puerto y la construcción del Arsenal y su dársena, cuando se halló una nave romana en 1751. Precisamente, la destrucción de los restos provocó que la administración borbónica promulgara las primeras medidas encaminadas a la protección del patrimonio arqueológico cuando, además, el futuro monarca de España, Carlos III, impulsaba las primeras excavaciones en Pompeya y Herculano en el reino de las Dos Sicilias[1]. En 1878 se extrajeron, durante las tareas de draga portuaria, 30 lingotes de plomo romanos; los que, en aquel momento, se consideraron arqueológicamente valiosos, se salvaron de la caldera, y fueron destinados a diferentes museos y colecciones particulares. Los trabajos dirigidos por D. Julio Mas en el siglo XX, con la colaboración del Centro de Buceo de la Armada, sirvieron para profundizar en la investigación de la producción minera de la zona, así como para complementar el análisis de los productos y el comercio vinculado al puerto en época antigua, gracias a los hallazgos anfóricos en el interior del puerto y a las campañas llevadas a cabo principalmente en el área de Escombreras (Mas, 2004: 55).

La creación del Museo-Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas en 1980, dependiente del Ministerio de Cultura, supuso la continuación de las actuaciones en el área portuaria, dentro de un programa de actividades que abarcaba principalmente la costa murciana (Negueruela, 2003a; 2005). Así se realizó, en 1991, y dentro de la puesta en marcha de la Carta Arqueológica del Litoral de Murcia, una primera prospección sistemática de los accesos al puerto de Cartagena. Aquella actuación se centró en el área oriental, desde el dique de La Curra hasta el puerto e isla de Escombreras. Se hallaron materiales de diversa cronología. También en el contexto portuario se realizó un corte estratigráfico en el Despalmador, que completó con diversidad de materiales una interesante perspectiva del tráfico portuario en Cartagena desde la Antigüedad hasta época moderna (Arellano *et alii*, 1997a; 1997b). Precisamente en esta intervención se halló un plato de loza de Pickman y Cía. de la misma vajilla encontrada en el pecio que nos ocupa (VV. AA., 2008: 310-311).

1 Al dejar Carlos III el reino de Nápoles para incorporarse al de España, trajo consigo diversas piezas que se conservan en el Museo Arqueológico Nacional. Para las excavaciones del siglo en España y Nápoles, véase Negueruela, 1993: 246-254.

Dos años más tarde, en 1993 se realizaron dos prospecciones de urgencia en la dársena (Gómez, 1994). En 1996 se publicó un inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos del resto del litoral murciano en el que se recogían los datos de la bahía de Cartagena (Pinedo, 1996), a los que se suma ahora este vapor *Vargas* hundido junto al dique de Navidad.

La reactivación del arsenal de Cartagena a mediados del siglo XIX

A mediados del siglo XIX, el gobierno de la Unión Liberal determinó la necesidad de una escuadra potente que defendiese las posesiones ultramarinas, de lo cual se encargó al nuevo ministro de Marina, el marqués de Molins. Los nuevos buques de la Real Armada representaron muy bien el progreso técnico de la época, especialmente la construcción de las fragatas de hélice e, inmediatamente, la adquisición a astilleros extranjeros (Rodríguez, 1988) de los primeros buques acorazados españoles: las fragatas *Numancia* y *Vitoria*. Para esta nueva flota, el Arsenal de Cartagena no poseía las infraestructuras necesarias. Los dos diques secos construidos en el siglo anterior, que maravillaron al mundo, no eran apropiados para los nuevos buques. Así, tras diversos estudios, se decidió la construcción, en el ángulo suroccidental de la dársena, de un varadero, que será conocido como de Santa Rosalía. Se compuso (se compone, ya que aún está en funcionamiento) de un dique flotante, otro receptor, y tres gradas horizontales. En aquel momento supuso un hito en la tecnología y la industria naval españolas.

Los acontecimientos de la década de los sesenta con su agitación política general, incluida la sublevación cantonal, dieron al traste con el reacondicionamiento del Arsenal que exigían las nuevas construcciones navales. No obstante, para la política expansionista en ultramar que llevaron a cabo los primeros gobiernos de la Restauración (entre 1884 y 1894), la protagonista más relevante fue, con escasas excepciones, la escuadra formada a mediados del siglo (Lozano, 1994).

Las obras portuarias: los diques de La Curra y de Navidad

Todo lo expuesto redundó en una gran actividad portuaria en Cartagena durante la segunda mitad del siglo XIX, durante la cual se acometió la construcción de dos diques rompeolas en la bocana portuaria. El de La Curra, a Levante, desde la punta de San Leandro hasta la Losa del puerto (un peligroso arrecife que surgía entreaguas en mitad de la entrada), y el de Navidad, en la punta del mismo nombre, a Poniente, en el lado opuesto. Ambos finalizarían con sendos faros. Se proyectó también la creación de un muelle de costa (el futuro muelle de Alfonso XII), en la fachada sur de la ciudad, un dragado general para dar ocho metros en toda la dársena, y la voladura del bajo de Santa Ana, molesto para la maniobra resultante de la nueva disposición portuaria.

Todas las obras quedaron interrumpidas durante la Guerra del Cantón (1873-1874), y no fueron finalizadas, en líneas generales, hasta



Figura 17. [Cartagena] Vista panorámica del puerto y dique de Curra [desde el monte de San Julián]. António Passaporte. Archivo Loty, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

los primeros años de la década de los ochenta. Durante las tareas de dragado fueron hallados treinta lingotes de plomo de época romana de los cuales, los que no presentaban marcas fueron destinados a una segunda fusión (Mas, 2004).

Por otra parte, la *Memoria* del ejercicio 1877-1878 refiere sobre los intereses de don Ignacio Figueroa, marqués de Villamejor, en Cartagena. Desde su puesto de senador, se oponía a la finalización del futuro muelle de Alfonso XII, ya que podría perjudicar la actividad del suyo propio en Santa Lucía donde el Ministerio de Fomento le había otorgado en 1870 la concesión, en 1874 le ampliaba la longitud concedida, y en 1875 volvía a agrandar las instalaciones (Rubio, 2005: 313). Fue la infraestructura portuaria privada de mayores dimensiones que existió en las concesiones realizadas en el interior de la dársena de Cartagena.

El contexto histórico del hundimiento: comercio, navegación y actividad portuaria en el sureste peninsular en el segundo tercio del siglo xix. La minería

La introducción de la máquina de vapor en los buques, movidos primero con palas y luego con hélices, supuso un cambio histórico en el devenir de la navegación. Las innovaciones técnicas fueron entonces constantes, y sus repercusiones múltiples y trascendentales, entre ellas provocaron una gran demanda de metales para fines industriales. Para el área que nos ocupa, la puesta en explotación de yacimientos de hierro, cobre y plomo en el sureste peninsular, generó un activo comercio marítimo que conectaba sus puertos (principalmente Cartagena, pero también Almería) con otros europeos, bien mediterráneos (como Marsella, clave en la industria plumbífera), o atlánticos.

Todo el proceso modernizador pasó, por tanto, por adecuar el transporte. En España, su compleja orografía (y se dejan aparte las difíciles coyunturas políticas) supuso un serio obstáculo para conectar el centro peninsular con las áreas periféricas y núcleos costeros (Ringrose, 1972). No obstante, hacia los años 60 del siglo xix era plenamente perceptible el esfuerzo realizado con la mejora de los caminos carreteros, los canales y, sobre todo, las líneas de ferrocarril también en el sureste español. Cartagena, núcleo portuario e industrial, ávida de mejorar sus condiciones en una etapa llena de oportunidades, se constituía en terminal ferroviaria en 1865, con la llegada inaugural de la línea que unía a la ciudad con la capital de España.

También el transporte marítimo fue susceptible de mejora. Los nuevos buques de vapor, y el volumen de tráfico que generaban, requerían unas infraestructuras acordes. Así se llevaron a cabo las grandes

obras portuarias de Cartagena de la segunda mitad del siglo XIX (Mas, 1979). El desarrollo de la navegación de cabotaje pasaba también por la creación de un sistema de señalización de las costas que evitase graves y costosos accidentes. Hacia 1860 comenzaron a construirse una red de faros homogénea y centralizada, servida por personal facultativo, en el litoral español (Frax, 1981: 90). El de cabo de Palos, en el término municipal de Cartagena, constituye un ejemplo elocuente de la época, tanto por erigirse como hito clave de la navegación en el Mediterráneo occidental, como por crearse, en aquella época, para albergar la escuela de fareros (Rubio, 2001).

Cartagena y el auge minero

La riqueza del subsuelo de la actualmente denominada sierra de Cartagena-La Unión es uno de los factores que ayudan a explicar el origen y las diferentes facetas del asentamiento humano y del comercio marítimo en el Mediterráneo occidental desde época antigua. Y lo fue durante los periodos fenicio, cartaginés y romano. Sin embargo, como hemos comentado más arriba, desde las invasiones germánicas hasta el siglo XIX fue escasa la actividad minera en la zona.

En el siglo XIX, sería la consecuencia de la promulgación de la Ley de Minas en 1825 la que reactivó un autentico *boom* minero en el litoral murciano (y fundamentalmente en el cartagenero) a mediados del siglo XIX (Vilar/Egea, 1985). Pese a continuar la Corona reservándose el monopolio del subsuelo, facilitaba la aparición de pequeñas concesiones. La demanda de plomo por la industria europea, en plena revolución tecnológica, aceleró la búsqueda de las vetas e incluso el aprovechamiento de los antiguos escoriales de época romana. Se produjo una auténtica «fiebre minera», que comenzó con todo su fragor en la sierra de Cartagena en 1840, tras dar síntomas de decaimiento los filones de la sierra de Gádor y pasar por los de Almagrera. La política proteccionista de España obligó a montar fábricas en las costas de las provincias de Málaga, Almería y Murcia, desde las cuales salía mineral ya tratado para la exportación. Así, en Cartagena empezó a funcionar la Franco-Española, en septiembre de 1842, seguida de otras seis más al año siguiente, enclavadas todas alrededor de la ciudad portuaria, como Alumbres, Santa Lucía, El Garbanzal, Escombreras, etc. Una actividad aún más potenciada con la liberalización de las exportaciones, gracias al arancel de 1849 y el decreto de 1852 (Estevan, 1967). Fue el germen de una frenética actividad minera e industrial que, con altibajos, perduraría hasta el fin de la década de 1910.

La mayor parte de la producción de plomo, plata y zinc, marchaba a Marsella, donde se hallaba la industria de referencia y cuyo puerto era el núcleo distribuidor en el Mediterráneo occidental. Precisamente, los diques marselleses habían recobrado su preponderancia en el mercado plumbífero gracias a las minas españolas. Primero las de las Alpujarras y almerienses; luego las de Cartagena. Y esto ocurrió por la iniciativa de algunos exiliados españoles allí residentes, como don Luis Figueroa,

el abuelo del primer conde de Romanones, quien encabezó el negocio a partir de 1820 (Cortázar, 1989a). Es obvio que existía una relación poderosa entre la ciudad española y la francesa, cuyos tentáculos conviene poner aquí al descubierto. Afirma Chastagnaret que «el plomo marsellés tiene la clave de uno de los fenómenos más espectaculares de la economía española del siglo XIX: el ascenso de la Casa Figueroa, empezando en los muelles de un puerto que todavía no se denominaba viejo, en el que el abuelo y el propio padre del conde de Romanones residieron durante cuatro decenios» (Chastagnaret, 1992).

A partir de los últimos años de la década de 1860 comenzaron a explotarse los sulfuros del llamado Manto de Azules, el estrato de metales más importante de la zona, de donde se extraía plomo, zinc, hierro y cobre. El precio del mineral de plomo continuó descendiendo desde 1874 hasta 1885. Precisamente, el año 1886 coincide con pequeño repunte en las cotizaciones, que mejoró la producción. Aquel año, más de la mitad del mineral extraído en España, y más del 36 % del plomo, era producido en Cartagena. En aquel momento, los negocios de los Figueroa estaban en manos de don Ignacio, hijo del fundador mencionado y marqués de Villamejor.

En efecto, el aristócrata encabezaba ya una gran industria basada en la comercialización y transformación del mineral de plomo, parte de la cual, su padre, don Luis Figueroa y Casaús, le había dejado en herencia. Este, que había sido oficial en el ejército español y en el napoleónico, hubo de emigrar (como otros tantos colaboradores bonapartistas) a Francia, donde se estableció en Marsella. Allí, epicentro del comercio en el Mediterráneo occidental, consiguió establecer una gran sociedad, Figueroa y Cía., para la fabricación y negocio de plomo. A partir de diferentes operaciones comerciales en las Alpujarras y la sierra de Gádor, hacia 1820, que más tarde se extenderían a Linares y La Carolina, el antiguo afrancesado alcanzó diferentes contratos con la Hacienda Pública española, con las cuales alquiló también fundiciones que le permitieron instalar ramales de su empresa en los puertos de Málaga, Adra o Almería. La reaparición de las minas de la sierra de Cartagena impulsó enormemente el movimiento comercial en la zona y, por consiguiente, repercutió en los beneficios empresariales de la Casa Figueroa. Fallecido el fundador en 1853, su hijo, don Ignacio Figueroa, tras trabajar, involucrado en los negocios paternos, en Adra, Cartagena y Marsella, trasladó su residencia a Madrid en 1860. Ya era marqués de Villamejor, tras haber casado en 1852, con la joven titular de la casa nobiliaria. En Cartagena adquiriría en la década de los 60 la famosa fundición Franco-Española, en el barrio marinero de Santa Lucía, que, propiedad primero de los hermanos Pillet, de Lyon (quienes la abrieron en 1842), llegó a ser la mayor y más longeva de la Región de Murcia, pues, comprada por la sociedad Peñarroya en 1912, funcionó hasta 1992 (Pérez/López-Morell, 2008). En 1873, los sublevados cantonales se harían con la fábrica de desplatación de don Ignacio Figueroa para comenzar a acuñar su moneda, por lo que recibiría intensos



Figura 18. Retrato de Ignacio Figueroa, marqués de Villamejor, hacia 1895. Museo de Bellas Artes de Álava.

ataques de las tropas centralistas (Crespo, 1990). En el mismo arrabal de Santa Lucía, la empresa había conseguido una de las concesiones portuarias que se realizaron en las décadas centrales del siglo XIX en Cartagena, que recibió el nombre de «Muelle Figueroa». En efecto, en 1868, don Ignacio Figueroa solicitaba construir un embarcadero frente a su fábrica de Santa Lucía. El Ministerio de Fomento le hizo la concesión en 1870, mientras que en 1874 ampliaba la longitud de su muelle. En 1875 volvía a agrandar las instalaciones (Rubio, 2005: 313). Fue la infraestructura portuaria privada de mayores dimensiones que existió en las concesiones realizadas en el interior de la dársena de Cartagena.

El naufragio del vapor *Vargas*

La documentación de archivo durante la campaña de 2009 de la Carta Arqueológica Subacuática de la Región de Murcia

Los archivos históricos murcianos conservan piezas y series muy abundantes que parten cronológicamente desde la incorporación del Reino de Murcia a la Corona de Castilla tras los acuerdos de Alcaraz en 1243. A partir de este punto, tal y como había sucedido durante época antigua y durante la Alta Edad Media, la propia historia del sureste hispánico queda ligada, de forma ineludible, a su vinculación con el mar.

El devenir de la costa murciana en la Edad Moderna está marcado por la lenta consolidación de Cartagena como base militar de la Monarquía Hispánica en el Mediterráneo. Esto significa que el ámbito archivístico va a enriquecerse de manera exponencial. El reflejo documental se multiplica exponencialmente en el Archivo General de Simancas, especialmente en la sección de Guerra y Marina. Pero es la designación de la ciudad portuaria como capital del Departamento Marítimo de Levante, a comienzos del siglo XVIII, el hecho que define el transcurrir posterior de cualquier ámbito histórico sobre el que se quiera estudiar. Así pues, especialmente el Archivo Histórico General de Marina, situado en el Viso del Marqués, viene a ser un depósito documental de consulta imprescindible, como también lo es el archivo intermedio del Departamento, el antiguo Archivo de la Zona Marítima del Mediterráneo, (también llamado Archivo Naval de Cartagena) cuyas dependencias se sitúan en el interior del Arsenal cartagenero. Se ha de tener presente que este espacio marítimo comprendía una amplia franja litoral (todo el Mediterráneo peninsular), desde cabo de Cruces hasta el de Gata, por lo que este depósito conserva documentación re-



Figura 19. Documentación concerniente al expediente de naufragio del vapor *Vargas* en el Archivo Naval de Cartagena (Archivo Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

lativa a todos sus puertos, incluidos los de Barcelona y Valencia, que por su gran actividad constituyen el origen de buena parte de la documentación conservada.

a. El Archivo Histórico de la Zona Marítima del Mediterráneo (Archivo Naval de Cartagena). Expedientes de naufragios

Se trata de un depósito documental que conserva diversa información sobre el Departamento Marítimo de Levante. Su cronología debería de centrarse desde comienzos del XVIII a nuestros días (de hecho, alberga lo referente a las actuales dependencias de la Armada susceptible de trámites administrativos), pero la realidad es que los documentos históricos modernos más abundantes quedan fechados en la segunda mitad del siglo XIX. Destaca para el caso que ocupa los seis legajos conservados sobre naufragios, rescates, auxilios, remolques, etc., producidos en el espacio jurisdiccional del Departamento. A pesar con comprender un espacio cronológico que va desde 1882 hasta 1920 (se ha extraviado buena parte de los años anteriores y posteriores), se trata de documentación abundante y voluminosa, con información muy precisa sobre accidentes e incidentes en la mar de diferente ámbito, desde pequeñas embarcaciones de pesca hasta buques de guerra, pasando por mercantes de diferentes banderas, cargas y tonelajes. Relacionado con este asunto se conservan también las concesiones para la extracción de

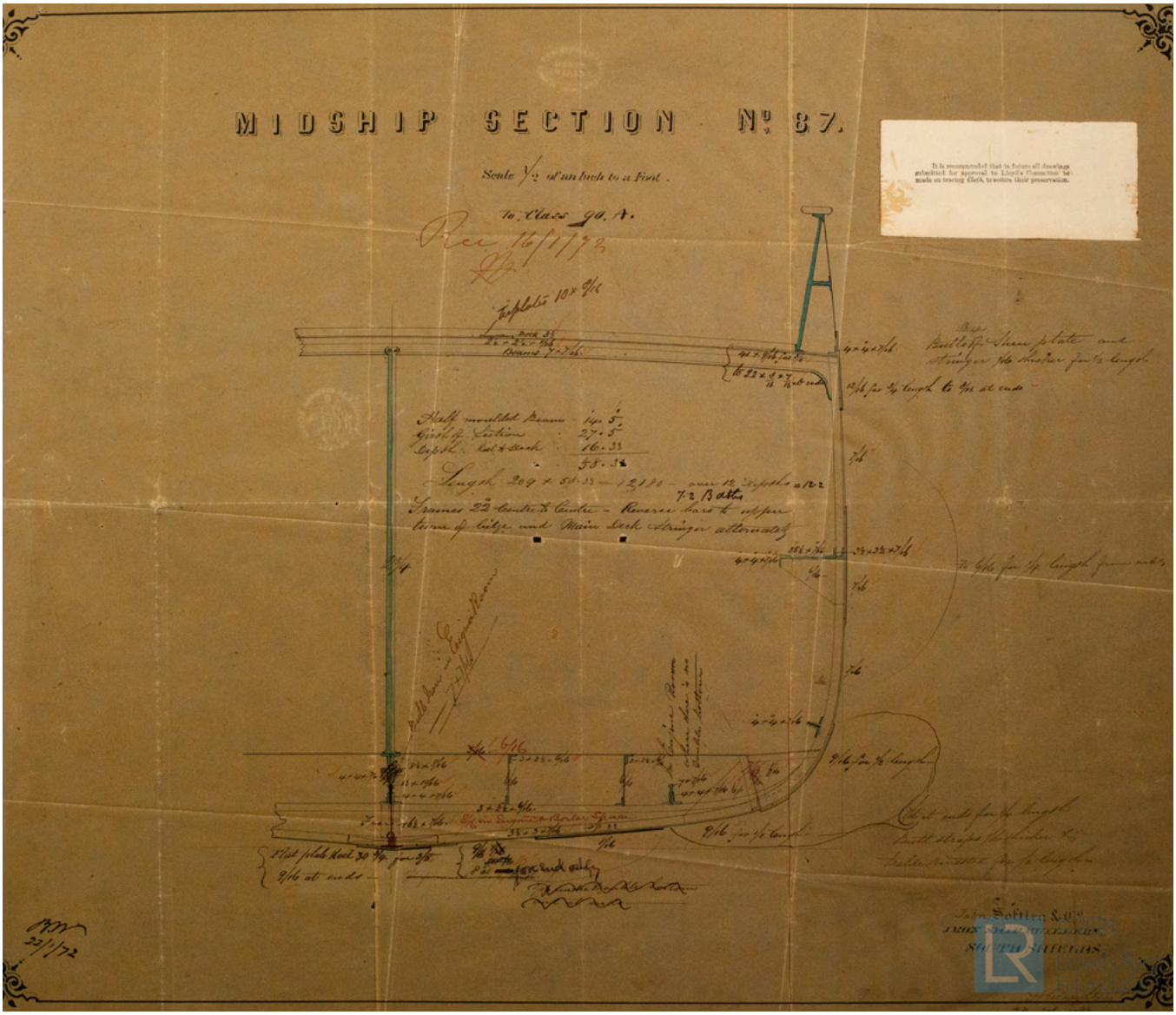


Figura 20. Posible sección central del *Vargas*. Lloyd's Register Foundation, *Midship Section Plan for Styx* (1872), Ship Plans and Survey Reports Collection.

materiales y productos de los fondos subacuáticos, como autorizaciones concedidas para salvar naufragios y cargas del área de cabo de Palos. También se hallan los registros de vertidos en alta mar, desde mediados del siglo XIX.

Otra sección interesante para el estudio puede corresponder a la documentación conservada del semáforo de Galeras.

También conservan diferentes derroteros de los siglos XIX y XX, así como libros de faros, señales y aviso a navegantes, de igual forma correspondientes al mencionado espacio temporal. Un volumen documental muy importante es el constituido por los legajos correspondientes a los puertos que dependían jurisdiccionalmente de la capital del Departamento Marítimo, incluido obviamente Cartagena (desde el siglo XVIII hasta comienzos del XX). Particularmente interesante en este aspecto son los registros de obras efectuadas en la ciudad portuaria, Águilas, Mazarrón y Portmán.

En el tramo de trabajo desarrollado para la Carta Arqueológica Subacuática de la Región de Murcia 2009, quedaron revisados por completo los dos primeros legajos (YM-IV-d-L-8 y YM-IV-d-L-9) correspondientes a los naufragios y auxilios (varios cientos de expedientes), de los años 1882-1893 (existe alguno de 1870), así como el libro de actas correspondiente a los naufragios de los años 1881 a 1889 (IM-IV-d-L-1). Fue aquí donde se halló el expediente (incompleto) referido al accidente y posterior hundimiento del vapor *Vargas*, de la compañía con sede en Sevilla, Segovia, Cuadra y Cía., cuando se disponía a hacer su entrada en el puerto de Cartagena a finales de abril de 1886. Se trata de varias piezas documentales (que se adjuntan transcritas como apéndice) producto de comunicaciones internas de la Comandancia General de Marina de Cartagena, la Capitanía General del Departamento, y entre esta y el Ministro de Marina, que dejan entrever la presión que este ejercía a aquella por la influencia del propietario de la carga más valiosa que transportaba el *Vargas* cuando ocurrió el accidente.

La documentación de archivo evidenciaba la coincidencia entre el vapor de la naviera sevillana y el pecio localizado, a finales de los años 90 del siglo xx, por el Museo-Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas, en las inmediaciones del dique de Navidad de Cartagena.

El *Vargas* y su pérdida en Cartagena (1886). Los 26 000 duros del marqués de Villamejor

El *Vargas* era un vapor de 553 t. Fue comprado a astilleros ingleses por la compañía naviera sevillana Segovia, Cuadra y Cía., tras dos reconstituciones de la sociedad en 1872 y 1877, junto a otro buque de la misma clase, el *Luis de Cuadra* (Gamboa, 2006: 81-82)[1]. La empresa había nacido en la capital hispalense el 15 de septiembre de 1858, cuando un grupo de hombres de negocios, comerciantes y ricos propietarios se reunieron para crear una línea de navegación entre Sevilla y Marsella. Por diez años prorrogables si su rentabilidad lo permitía, el capital quedó estipulado en dos millones de reales. D. Gonzalo Segovia y Ardizona (alcalde, además, de Sevilla) era presidente de la compañía y el mayor accionista. El segundo volumen de acciones correspondía a D. Luis de la Cuadra. Ambos ostentaban la dirección. Con el dinero disponible se compraron en principio dos vapores, el *Betis* y el *Genil*. Y tal

1 Nota del editor: La hipótesis más reciente, basada en el directorio elaborado por George Robinson y David Waller, «Tyne built ships. A history of Tyne shipbuilders and the ships that they built», es la que establece que el *Vargas* fue botado originalmente con el nombre de *Styx* el 1 de octubre de 1872. La construcción de este buque se llevó a cabo en los astilleros de John Softley & Co en South Shields (condado de Tyne and Wear, Inglaterra). Su adquisición por parte de George Dryden Dale de North Shields se produjo el 6 de noviembre de 1872. La documentación aportada por Lloyd's sobre el buque ofrece más detalles relevantes. Como que el 31 de julio de 1873 fue objeto de una revisión, motivada por su cambio de titularidad. El documento (LRF-PUN-IRON454-0426-R) identifica a los nuevos propietarios «Segovia Caudra [sic] & Co», así como el puerto de destino, Sevilla, momento a partir del cual se produciría el cambio de nombre. Por su parte, el *Luis de Cuadra* fue construido en los astilleros de Robert Thompson junior en Sunderland en 1875.

fue el éxito empresarial que el 19 de junio de 1862 quedó disuelta la compañía para permitir una ampliación de capital. Se reconstituyó dos días después con cinco millones de reales. En 1873, Segovia, Cuadra y Compañía mantenía un servicio semanal fijo para carga y pasajeros entre Sevilla y Marsella con los vapores *Genil*, *Betis*, *Darro*, *Guadalete*, *Guadiana* y *Segovia*. Del puerto de Alicante sendos vapores realizaban salidas los martes a las 16:00 para Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz y Sevilla, y para Valencia, Barcelona y Marsella. En 1874, el *Segovia*, el *Vargas*, el *Laffite* y el *Luis de Cuadra* hacían escala en Cartagena en su ruta hacia Marsella; y lo hicieron regularmente hasta, al menos, 1890 (Gamboa, 2006: 82).

La sociedad no paró de crecer en los años siguientes. En 1881 contaba con nueve vapores (*Sevilla*, *Vargas*, *Luis de Cuadra*, *Guadalete*, *Guadiana*, *Segovia*, *Laffite* y *San Fernando*). El mismo año, el *Vargas* quedaba despachado en el puerto de Barcelona para los diques marselleses, al mando del capitán Martín. Entre Sevilla y Marsella, los buques hacían cabotaje con escala en Sanlúcar, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona y San Feliú de Guixols. Los atraques portuarios, de unas horas, permitían embarcar o desembarcar mercancías y pasajeros, así como aprovisionar el barco. Se pudo documentar, por ejemplo, la carga del vapor *Luis de Cuadra* en uno de sus viajes de ida, hacia Barcelona y Marsella, en 1881. En sus bodegas llevaba alubias, arroz, esparto, cebada, patatas, almendra, cueros y pieles, etc., así como otros productos manufacturados, como tejidos, drogas, quincalla y madera labrada. En Marsella cargó vidrios, maquinaria, productos de ferretería, diversas drogas, tejidos, etc. con destino a los puertos españoles cuya carrera finalizaría en Sevilla. La transacción comercial, que generaba cuantiosos beneficios, revela el dominio de la exportación española en materias primas y productos agrícolas, así como la dependencia exterior de las manufacturas. En 1896 aún operaba el *Luis de Cuadra*, cuando queda documentado su despacho en enero hacia Marsella, al mando del capitán Gómez. También la madrugada del 26 de mayo del mismo año, el mismo vapor, de 723 t, hacía entrada en el puerto de Barcelona, al mando del capitán Díaz, procedente de Sevilla y escalas, en ocho días, con efectos y otros a la orden y 38 pasajeros.

Entre las 22:00 y las 23:00 horas del día 27 de abril de 1886, uno de los buques de la compañía, el *Vargas*, fue embestido por el también vapor *Caridad*, cuando este se disponía a salir del puerto de Cartagena y aquel a entrar. Como consecuencia del accidente, el *Caridad* pudo retornar a puerto aún con la roda completamente destrozada. Pero el capitán del *Vargas*, don Enrique David, ante la gravedad de los daños sufridos en su buque, hubo de embarrancarlo en la parte de fuera del dique de Navidad. Con la proa montada en la zapata de la escollera, el vapor quedó hundido hasta el palo trinquete. Así lo salvó de un hundimiento inmediato, y evitó que hubiese que lamentar desgracias personales. También rápidamente los pescadores cartageneros colaboraron en el salvamento de tripulantes y pasajeros.

Al día siguiente, muy temprano, daban comienzo las labores de rescate de las mercancías, así como las de asegurar el buque en lo posible y salvarlo del hundimiento por todos los medios disponibles. Sin embargo, la situación era muy comprometida, ya que el peligro de que refrescara el viento del SO, suponía con toda posibilidad que su casco quedase destrozado y, por consiguiente, se sumergiera del todo. No era una cuestión baladí. En la santabárbara del *Vargas* se estibaron en Barcelona 13 cajas de metálico que contenían 26 000 duros (2000 duros en cada caja). El dinero pertenecía al Excmo. Sr. D. Ignacio Figueroa, marqués de Villamejor (padre del futuro conde de Romanones). Con destino a Cartagena, seguramente esta gran cantidad de dinero estuviese en relación con los negocios mineros que este personaje mantenía en la sierra de la ciudad portuaria.

Así pues, tras el naufragio, los telegramas del marqués y de sus agentes a las autoridades de Marina interesándose por el rescate y devolución de la preciada carga, se suceden en el expediente de naufragio conservado en el Archivo Naval de Cartagena. Figueroa instaba a que se le entregasen a su representante en la ciudad portuaria, don Francisco Navacerrada, y que los 26 000 duros de plata fuesen depositados en la Contaduría del Depósito de Marinería del Arsenal. Aún en septiembre, la Comandancia Militar de Marina informaba de que las trece cajas que contenían el dinero no habían sido aún extraídas del buque, pues no había podido ser reflotado a pesar de los esfuerzos de la naviera.

Finalmente sucedió lo que parecía inevitable. El 10 de noviembre, la Comandancia notificaba al capitán general del Departamento Marítimo que, en las primeras horas de la noche anterior, y como consecuencia del fuerte viento huracanado del SO y la gruesa mar, había sido destrozado el casco del vapor *Vargas*, lo que provocó su total hundimiento. Del rescate de su carga, nada más consta en el expediente de naufragio.

En el acta n.º 88 del libro de naufragios correspondiente a los años 1881-1888, conservado en el Archivo Naval de Cartagena, la Junta de la Comandancia General del Arsenal de Cartagena, estudió el expediente del naufragio del *Vargas* (con matrícula de Sevilla), como resulta del abordaje con el *Caridad* (con matrícula de Valencia). Acordaron por unanimidad que no había lugar para la formación de causa contra el capitán del *Vargas* en el momento del accidente, don Enrique David. En efecto, el marino continuó con su trabajo para la misma empresa. El 21 de enero de 1888 se le documenta en Cádiz como capitán del vapor *Segovia*, el cual, con destino a Algeciras, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, San Feliu, Cette y Marsella, iba a partir el 27 del mismo mes a las siete de la mañana.

Conclusiones

La conexión entre el propietario de la valiosa carga del *Vargas* y la pujanza de las actividades mineras del sureste español desde mediados del siglo XIX, pone de manifiesto la constante histórica, con sus lógicas discontinuidades, en torno a la vinculación de las rutas marítimas con el comercio de metales. El caso que nos ocupa tiene a Cartagena como primera terminal portuaria dedicada a la salida del mineral de las sierras del Levante, y a Marsella como núcleo comercial de referencia en la producción de plomo del Mediterráneo occidental en la segunda mitad de siglo. Pero, en realidad, refleja los contactos vía marítima entre los puertos provenzales y los de toda la costa peninsular peninsular y, a su vez, con los del norte de África.

Así, en el último tercio del siglo XIX, las rutas de cabotaje que realizaban embarcaciones de mediano desplazamiento, como el *Vargas*, se hallaban muy activas, precisamente gracias al desarrollo producido por las revoluciones industriales y sus consecuencias económicas y sociales. Cartagena constituye, para Segovia, Cuadra y Cía. y otras compañías navieras, el núcleo marítimo entre dos grandes enclaves portuarios: Marsella, en el Mediterráneo, y Sevilla, en el Atlántico. Se trata de unas líneas comerciales impulsadas por el negocio metalúrgico, pero también por el comercio de materias primas y productos manufacturados, e incluso por el trasvase tecnológico, que se daba entre Europa septentrional y la península ibérica. Sin duda alguna, la aparición del buque de vapor, especialmente el movido por hélice, mejoró y rentabilizó trayectos náuticos de larga tradición.

En este caso, hemos de resaltar las conexiones económicas, pero también sociales y políticas entre el Levante español, Francia y el norte de África, vinculado a esta república europea.

El pecio de Navidad expone también muy a las claras el déficit técnico español en las últimas décadas del siglo XIX. El vapor, a pesar de ser propiedad de una compañía sevillana, fue construido en astilleros ingleses y embarcaba algún tipo de mobiliario o maquinaria de origen francés. La brevedad de la excavación, sin embargo, no permitió abundar más en otros interesantes asuntos, como tipo de construcción, maquinaria, etc. En suma, contar con información suficiente para constatar la realidad de una época de transición y rápidos cambios técnicos, entre la vela y la hélice, que iba a afectar, y mucho, a la mayoría de los aspectos relacionados con la navegación.

La fuerte actividad marítima necesitó de grandes infraestructuras portuarias, cuya construcción fue facilitada por máquinas e ingenios surgidos, como los buques de vapor, de la Revolución Industrial. Muelles, diques, faros, etc., pero también las fortificaciones para su seguridad y soberanía, generaron las grandes obras en los puertos y en los referentes marítimos de la época. Cartagena, de nuevo, es un espléndido ejemplo: la construcción del muelle de Alfonso XII, las concesiones privadas en el interior de la dársena (como el muelle Figueroa), los diques de Navidad y La Curra, las baterías costeras surgidas tras los planes de defensa de 1860 y 1886, la llegada del ferrocarril y los faros que salpican la costa murciana, son elocuentes edificaciones que exponen una nueva época de la relación del Hombre con el mar.

Las circunstancias del accidente, por abordaje accidental, son también muestra del alto tráfico marítimo que soportaba el puerto de Cartagena en aquella época. Y, también, posiblemente, el coste que supuso contar con los dos nuevos espigones que cerraban la bahía, que variaban la forma tradicional de entrar y salir las embarcaciones, angostando la compleja bocana portuaria.

Por otra parte, este desarrollo industrial español de las últimas décadas del siglo XIX está protagonizado por una emergente aristocracia que va rompiendo con la nobleza tradicional, aunque se asimila a ella, muchas veces vía matrimonial. Es una potente burguesía, con negocios internacionales, que finalmente dirige la vida política de la nación. El caso de los Figueroa es muy elocuente en este aspecto. De exiliados a comienzos de la centuria, y metidos de lleno en el negocio minero (lo que les hace volver a asentarse en España), su carrera política fue fulgurante. El segundo hijo de don Ignacio Figueroa, Álvaro, primer conde de Romanones, a pesar de su fama de intrigante y de escasez de escrúpulos (o, quizá, por ello mismo), llegó a ser presidente del Senado, del Congreso, varias veces ministro, y tres veces presidente del Consejo de Ministros.

El contenido del expediente de naufragio también resulta interesante, ya que son las autoridades militares las encargadas de aclarar el hundimiento, e incluso de culpar o no al capitán del buque. Desde que la ciudad es nombrada capital del Departamento Marítimo de Levante,

hacia 1728, las competencias portuarias pasan a depender del capitán general del Departamento, a través de la Comandancia de Marina. Si hasta entonces había sido responsabilidad del concejo, el nuevo modelo de estado aplicado por la monarquía borbónica perduraba aún a finales del siglo XIX (de hecho, lo hará hasta finales de la siguiente centuria). Gracias a esta circunstancia, y a la existencia del Archivo Naval de Cartagena, que lo ha conservado, se ha podido cotejar bien el testimonio material de origen arqueológico con la documentación escrita. Y averiguar así aspectos muy aclaradores acerca del buque y de las circunstancias de su naufragio que, con los resultados de la breve intervención arqueológica, hubiese sido imposible.

Apéndice documental

I

1886. Parte del expediente de naufragio del vapor «Vargas», hundido en el dique de Navidad (Cartagena). ANCt, leg. YM-IV-d-L-8.

16 setiembre de 1886. 29 117
Corrobora telegrama referente a si se han extraído los 26 000 duros del Vargas.

Exmo Sr.

En telegrama de esta fecha se dice a VE por este ministerio lo siguiente.

Manifieste VE si se an extraido ya los cajones que conteniendo 26 000 $ conducia el Vargas y si pueden entregarse al representante del marqués de Villamejor" Lo que de Real orden expreso a VE para su noticia y en corroboración del dicho telegrama.

Dios que a vuestra excelencia guarde muchos años. Madrid, 16 de setiembre de 1886. Berenguer. Señor capitán general del departamento de Cartagena.

31 de julio de 1886.
Instancia del marqués de Villamejor solicitando se le entreguen los 26 000 duros del Vargas.

Excmo. Sr.

De real orden remito a VE la unida instancia que a esta superioridad eleva don Ygnacio Figueroa, marqués de Villamejor, en solicitud de que bajo la garantía de su firma, se le entreguen por la fiscalía de Marina del puerto de Cartagena las 13 cajas de metálico conteniendo 26 000 duros, las cuales fueron salvadas del naufragio del vapor «Vargas» para los efectos que en justicia crea procedentes por tratarse de un asunto cuya resolución es privativa de la autoridad de VE por la jurisdiccion que ejerce. Dios que a VE muchos años guarde. Madrid, 31 de julio de 1886. Berenguer. Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.

17 setiembre 1886.
Comandancia militar de Marina de la provincia de Cartagena y capitanía del puerto. 29-117.
Comisión fiscal urgente.

Exmo e Ylmo. Sr.:

Las trece cajas conteniendo dos mil duros en plata cada una consignadas al exmo Sr. Don Ygnacio Figueroa, marqués de Villamejor, y que desde Barcelona conducía para este puerto el vapor naufrago Vargas no han sido aun extraídas por cuanto todavía no ha sido puesto a flote dicho buque a pesar de los esfuerzos que para conseguirlo están haciendo sus propietarios, los señores Segovia, Cuadra y Compañía de Sevilla. Las mencionadas trece cajas no podrán ser entregadas a don Francisco Navacerrada, representante en esta localidad del referido Excmo Sr. Marqués de Villamejor, en atención a que V.E.Y. en sus respetables decretos auditoriados de 8 de junio último y 2 del actual recaídos en instancia del repetido Exmo Sr. Marques, solicitando que al ser extraídas se le entregaran al indicado representante tiene dispuesto, sean depositadas en la Contaduría del Depósito de Marinería de este Arsenal por estar sujeta a la expresada suma como las mercancías que constituían la carga del vapor «Vargas» al expediente administrativo de salvamento.

Todo cuanto tengo el honor de poder manifestar a VEY en cumplimiento a lo que se sirve prevenirme en comunicación de ayer tarde al darme traslado de telegrama de la misma fecha del Exmo. e Ylmo. Sr.. Ministro del ramo tratando del particular. Dios que a V.E.Y. muchos años guarde. Cartagena, 17 setiembre de 1886. Exmo e Ylmo. Sr. Antonio Velez.

Cartagena, 18 de setiembre, 1886. nº 2471. Ministro.

Excmo. Sr.

El fiscal que instruye la sumaria del naufragio del vapor Vargas, teniente de navío graduado don Antonio Ostiz y Guerra, a quien comunique el telegrama de VE del 16 del actual respecto a si se había extraído los 26.000 duros que dicho buque conducía y si se podían entregar al representante del marques de Vilalmejor en oficio de ayer me informa lo siguiente. Aquí el dicho.

Lo que tengo el honor del trasladar a VE para su superior conocimiento fue que estuve y en corroboracion al su telegrama de cuya relato a este asunto compele meditanos del VE del 16 a precipicio citado. Dios Guarde. Es.

Telegrama al ministro. Todavía no se han estriado los 26 000 duros que conducía el Vargas. Correo detalles. Contesto telegrama de VE de ayer. Cartagena, 17 setiembre 1886. EV. (telegrama)

Comandancia militar de marina de la provincia de Cartagena y capitanía del puerto. 29-117.
Nº 579.
Manifiesta lo participado al exmo e Ylmo Sr. Ministro de marina referente a la sumersion del vapor Vargas.

Exmo e Ylmo Sr.

Con esta fecha digo al Exmo e Ylmo Sr. Ministro de marina lo siguiente. En las primera horas de la noche anterior y por consecuencia del fuerte viento huracanado del SO y gruesa mar del mismo, ha sido destrozado sumergiéndose por completo el vapor de la inscripción de Sevilla nombrado Vargas, cuyo buque naufragó en la punta del dique de Navidad de este puerto y por su parte de fuera la noche del 27 de abril del presente año, y se hallaba entrado hasta el palo trinquete con la proa sobre los bloques del indicado dique. Lo que en cumplimiento a mi deber tengo la honra de poner en el superior conocimiento de V.E.S. y como continuación a mi oficio número 448 de 28 del repetido abril.

Lo que a su vez tengo el honor de poner en conocimiento la respetable autoridad de V.E.Y. y como continuación también a un oficio numero 216 de 28 del mencionado mes de Abril. Dios que a V.E.Y. muchos años guarde. Cartagena 10 de noviembre 1886. Exmo. e Ylmo. Sr. Rafael Llanes. Exmo. e Ylmo. Sr. Capitán General de este Departamento.

16 septiembre 1886.

Don Antonio Ortiz, teniente de navío graduado y fiscal del expediente de salvamento del vapor Vargas. El E.S. ministro de marina en telegrama que acabo de recibir se me dice lo siguiente. «atque el telegrama» [adjunta el telegrama que se transcribe a continuación]. Y lo traslado a V. para que con la brevedad posible me informe acerca de los particulares a que se contrae el anterior despacho. EV.
Telegrama: Manifiesta VE si se han extraído ya los cajones que conteniendo 26 000 duros conducía del Vargas y si pueden entregarse al representante del marqués de Villamejor.

25 junio 1886
Intendencia de Marina del Departamento de Cartagena. Secretaría 29-78, nº 392.
Sitio en donde pueden depositarse los caudales del vapor Vargas.

Excmo Sr.

Por diferentes reales disposiciones todos cuantos caudales de la Hacienda existen a disposición de la Marina en esta capital se encuentran depositados en la caja de la Contaduría del Depósito de la marinería del Arsenal, excepción hecha de los que transitoriamente afectan a la habilitación de la Plana Mayor, que lo están en la caja de la Mayoría General.

En ninguna de dichas dependencias tengo entendido que existe caja a contienen veinte y seis mil duros en plata, si bien en la 1ª existe una pequeña habitación en donde se deposita la calderilla, que dado el sitio en que se encuentra por la seguridad que da el estado de vigilancia militar del Arsenal, pudiera a falta de otro mejor servicio a los fines solicitados de la autoridad de VEY para depositar los caudales sumergidos por el naufragio del vapor mercante Vargas. Es cuanto se me ocurre informar a VEY en cumplimiento que se sirve prevenirme en comunicación nº 1508 de 16 del citado mes. Dios que a VE muchos años guarde. Cartagena 25 junio 1886. Excmo Sr. Blanco. Exmo Sr. Capitan general del departamento.

Ministro, nº 183, 29-90. 28 abril 86.

Anoche tubo colision entre vapores españoles Caridad y Vargas al salir y entra en este puerto siendo echado a pique el segundo que no embaraza la entrada. Copiado y corroborado en 29 con al nº 1191.

Cartagena. Julio de 1886. Teniente de navio graduado Antonio Ortiz y Guerra.

El exmo. e ylmo. sr. Yntendente de este Departamento en oficio de 19 de junio último me dice lo siguiente. Referente al sitio donde pueden depositarse los caudales del vapor Vargas. Lo que traslado a VE para su conocimiento fuese consiguente y en contestación a su efecto de 15 del mismo. DM.EM.

15 junio 1886. Comandancia militar de marina de la provincia de Cartagena y capitanía del puerto. 29-67. nº Comision fiscal.

Excmo e Ilmo. Sr.

En el expediente administrativo de salvamento que me encuentro formando por naufragio del vapor Vargas en la boca de este puerto y consecuente al oficio dirijido a su respetable autoridad en 29 de mayo último, solicitando que al ser extraídas de la santabárbara del mismo las trece cajas que conducía conteniendo cada una dos mil duros en plata consignadas al exmo sr. Don Ygnacio Figeroa, marques de Villamejor, fuese depositadas en la caja de fondos de este arsenal, recayó en 8 del que cursa decreto asesorado de VEY disponiendo que la cantidad mencionada ha de ser depsoitada en establecimienot publico destinado al efecto y si no lo hubiese que se oficie al Excmo. e Ylmo Sr. Yntendente de marina de este Departamento para que sirva indicar donde podrá consignarse la antedicha cantidad con la debida seguridad y modo de trasladarla en su caso hasta tanto se falle en el indicdado expediente y habiéndome personado en la Depositaria de Hacienda publica de esta capital a fin de inquirir si se podra o no cuando llegue el caso a hacer el deposito de referencia se me ha dicho que no es posible tenga lugar en atencion de no estar autorizada para ello la expresada dependencia ni disponer tampoco de local.

En su consecuencia tengo el honor de ponerlo todo en conocimiento de VEY por si tiene a bien dirigirse a dicho Exmo e Ylmo Sr. Yntendente de Marina de este Departamento a los efectos de su citado superior decreto asesorado. Dios que a Ve muchos años guarde. Cartagena a 15 de junio del 1886. Exmco e Ylm sr. Antonio Velez.

11 de mayo 1886. Comandancia General del Arsenal del Departamento de Cartagena, 29-94. número 706. Participa se ha facilitado un almacén para depositar efectos del vapor Vargas.

Excmo e Ilmo. Sr.

En cumplimiento de lo ordenado por V.E.Y. en su superior decreto de 4 del actual, tengo el honor de participarle se ha facilitado el almacén nº 12 de este Arsenal con el fin de que sean depositados en el los efectos procedentes del naufragio del vapor Vargas en vista de la urgencia del caso. Dios/ que a V.E.Y. muchos años guarde. Arsenal de Cartgena, 5 de mayo de 1886. Exmo e Ylmo Sr. Adolfo Gords.

Cartagena, 7 de mayo de 1886. nº 127. A.A. Comandante de marina de esta capital.

Al Excmo. Sr. Comandante general de este Arsenal en dicho de 4 del corriente de dice:

«Que se ha facilitado el almacén para depósito de los efectos del Vargas.»

Lo que traslado a V.S. para su conocimiento y demás procedentes afines. Dios guarde a V.E. muchos años.

Comandancia militar de marina de la provincia de Cartagena y capitanía del puerto. Nº 216. Da cuenta del naufragio por consecuencia del abordaje del vapor «Vargas». [en lápiz, al margen: que se archive puesto que tiene conocimiento el ministro]

Excmo e Ilmo sr.

Con esta fecha digo al Excmo. e Ilmo. señor ministro de Marina lo siguiente: «entre diez y once de la pasada noche se abordaron en la boca de este puerto los vapores Caridad y Vargas; el primero salía con destino a Orán, y el segundo procedía de Alicante.

Las averías que se ocasionaron fueron de mucha consideración en particular el Vargas por cuanto su capitán para salvar vidas tubo que embestir por la parte de fuera de la cabeza del dique de Navidad, quedando sumergido hasta el palo trinquete y montada la proa sobre la zapata del dique de referencia.

El vapor «Caridad» arribó a este puerto en el que se encuentra fondeado con la roda completamente destrozada.

Milagrosamente no hay que lamentar desgracias personales, pues hasta un caballo que conducía el vapor Vargas se ha podido salvar.

Los pescadores han tomado parte muy activa en el salvamento de los tripulantes y pasajeros de dicho buque, pues de otro modo es casi seguro que hubiesen perecido algunos.

La situación del buque naufrago es comprometidísima y mucho más si refresca el viento del SO y recala mar, en cuyo caso sería muy posible se destrozara el casco.

Esta mañana muy temprano se ha dado comienzo al salvamento de las mercancías que conduce y a asegurar el buque en lo posible, tratándose la manera de salvarlo, para lo cual no se omite medio alguno.

He ordenado se proceda con la mayor actividad y sin levantar mano a la formación de los correspondientes expedientes de naufragio y de salvamento.

Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de V.E.Y. en cumplimiento a mi deber siendo adjunto el estado que esta prevenido.

Lo que es mi deber poner en conocimiento de la autoridad de VEY siendo a su vez adjunta copia del estado de referencia.

Dios que a V.E.Y. muchos años guarde. Cartagena, 28 de abril de 1886. Ecmo e Ylmo. Sr. Rafael Llanes.

Excmo e Ylmo señor capitán general de este departamento.

Cartagena, 21 de agosto de 1886. 29-105. nº 1605. Al comandante general interino de este Arsenal.

Exmo. Sr.

Adjunto remito a V.E. el expediente del naufragio del vapor «Vargas» con el fin de que se vea en junta de gefes a cuyo efecto he dado orden al excmo. Sr. Mayor general del departamento nombre los cuatro que bajo la presidencia de VE debe encaminar aquel y que se le presentaran a recibir sus instrucciones, dandome cuenta del resultado en la forma correspondiente a la mayor brevedad. Dios muchos años guarde...

Cartagena, 21 de agosto de 1886. 29-105, nº 2097.

Al mayor.

Debiendo de ser examinado en junta de gefes facultativos el expediente de naufragio del vapor «Vargas» con arreglo a las disposiciones vigentes. El Exmo. Sr. Mayor general de este departamento se servira nombrar cuatro gefes de la Armada que en calidad de vocales se presenten desde luego al excmo sr. Comandante general de este Arsenal, presidente de dicha junta a recibir sus instrucciones. Cartagena, etc.

II
Actas de naufragios, 1881-1888. ANCt, IM-IV-d-L-1.

Acta, número 88.
Abordaje entre los vapores «Caridad» y «Vargas». Capitanes don José de Oyarbide y Don Enrique David.

A los veintitres días del mes de agosto de mil ochocientos ochenta y seis, reunidos en junta en la comandancia general del Arsenal bajo la presidencia del Excmo Sr capitan de navío de primera clase don Serafín de Anbarede y como vocales los sñores capitanes de fragata don Pedro Cazorla y don Manuel Villalón y los tenientes de navio de primera clase don Raimundo Torrs y don Román López y Cepeda, con objeto de ver el espediente de naufragio del vapor «Vargas» de la inscripcion de Sevilla ocurrido la noche del veintisiete de abril en la punta de la escollera de Navidad de este puerto por su parte de fuera de resultas de abordaje con el de igual clase «Caridad» de Valencia, despues de leído por el secretario y todo bien examinado acordaron por unanimidad de votos que ha lugar a formación de causa contra el capitán del expresado vapor «Caridad». Don José de Oyarbide, no juzgando haber responsabilidad en el del vapor «Vargas». Don Enrique David. Y para que conste lo firman. Serafín de Anbarede, Pedro Cazorla, Manuel Villalón, Raimundo Torres, Román López Cepeda.

Bibliografía

Arellano, I. *et alii* (1997a): «Informe preliminar de la prospección arqueológica subacuática realizada en los accesos al puerto de Cartagena y puerto e isla de Escombreras», en *Terceras Jornadas de Arqueología Regional 4-8 Mayo, 1992*. Murcia: Instituto de Patrimonio Histórico, Editora Regional de Murcia, pp. 295-302. (Memorias de Arqueología, vol. 6).

— (1997b): «Informe preliminar del corte estratigráfico de El Espalmador Grande (puerto de Cartagena)», en *Terceras Jornadas de Arqueología Regional 4-8 Mayo, 1992*. Murcia: Instituto de Patrimonio Histórico, Editora Regional de Murcia, pp. 303-309. (Memorias de Arqueología, vol. 6).

— (1999): «Proyecto Nave fenicia: 2ª Campaña», en *Sextas Jornadas de Arqueología Regional. 24 al 27 abril de 1995*. Murcia: Instituto de Patrimonio Histórico; Editora Regional de Murcia, pp. 219-222. (Memorias de arqueología, vol. 9).

Barba Frutos, J. S. *et alii* (1999): «El pecio de la Playa de la Isla, Puerto de Mazarrón (Murcia)», en *Quintas Jornadas de Arqueología Regional. 9-12 Mayo 1994*. Murcia: Instituto de Patrimonio Histórico; Editora Regional de Murcia, pp. 196-199. (Memorias de Arqueología, vol. 8).

Bernadac, B. (1985): *Histoire de la Cie de navigation mixte et des relations maritimes France-Afrique du Nord de 1850 à 1969*. Marseille: Payan.
— (2004): «Petite histoire de la Compagnie de Navegation Mixte. Première partie: les débuts», *L'Algérianiste*, nº 105, pp. 28-34.

Blázquez Martínez, J. M. (1969): «Explotaciones mineras en Hispania durante la República y el Alto Imperio Romano. Problemas económicos, sociales y técnicos», *Anuario de Historia Económica y Social de España*, nº 2, pp. 9-68.

Chastagnaret, G. (1992): «Marsella en la economía internacional del plomo (mediados del XVII-mediados del XIX)», *Revista de Historia Industrial*, nº 1, pp. 11-38.

Cortázar, G. (1989a): «Las dinastías españolas de fundidores de plomo en Marsella: don Luis Figueroa y Casaus (1781-1853)», en *Haciendo historia: homenaje al profesor Carlos Seco*. Madrid: Editorial de la Universidad Complutense, pp. 251-259.
— (1989b): «El marqués de Villamejor: un estudio biográfico», en *La sociedad madrileña durante la Restauración: 1876-1931*. Edición de A. Bahamonde Magro y L. E. Otero Carvajal. Vol. I. Madrid: Cidur, pp. 647-658.

Crespo Pérez, A. (1990): *El cantón murciano*. Murcia: Academia Alfonso X el Sabio.

Domergue, C. (1966) : «Les lingots de plomb romains du Musée Arquéologique de Carthagène et du Musée Naval de Madrid», *Archivo Español de Arqueología*, vol. XXXIX, nº 113-114, pp. 41-72.

Estevan Senis, M. T. (1967): «La explotación minera de la sierra de Cartagena», *Saitabi. Revista de la Facultad de Geografía e Historia (Universidad de Valencia)*, vol. 17, pp. 211-234.

Franco Silva, A. (1996): *El alumbre del reino de Murcia. Una historia de ambición, intrigas, riqueza y poder*. Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio. (Biblioteca de estudios regionales, vol. 18).

Frax Rosales, E. (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España (1857-1934)*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios. (Estudios de historia económica, vol. 2).

Gamboa Gil de Sola, M. (2006): «La compañía naviera Segovia Cuadra y Cía», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 7, pp. 78-83.

Gamboa Gil de Sola, M., y Negueruela, I. (2003): «Bahía de Cartagena. Descubrimiento del pecio de Navidad del último tercio del siglo xix d. de C.», en *Resumen de las XIII Jornadas de Patrimonio Histórico y Arqueología Regional celebradas en Murcia del 5 al 8 de noviembre de 2002*. Murcia: Editora Regional de Murcia, pp. 80-81.

Gómez Bravo, M. (1994): «El Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas: resumen de sus principales actuaciones subacuáticas», en *Aula de arqueología subacuática*. Murcia: Universidad de Murcia, pp. 83-93.

Juan Fuertes, C. de (2017): «Técnicas de arquitectura naval de la cultura fenicia», Spal. Revista de Prehistoria y Arqueología, vol. 26, pp. 59-85.

Lozano Courtier, A. (1994): *La organización industrial de los Arsenales del estado en el último tercio del siglo xix*. Madrid: Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica.

Mas García, J. (dir.) (1979): *El puerto de Cartagena*. Cartagena: Athenas Ediciones.
— (2004): «El Puerto de Cartagena y su hinterland en la vanguardia de la arqueología submarina», en *Scombraria. La historia ocvlta bajo el mar. Arqueología submarina en Escombreras, Cartagena: 17 marzo-4 junio, MMIV 2004, Museo Arqueológico de Murcia*. Murcia: Dirección General de Cultura, pp. 49-64.

Mederos Martín, A., y Ruiz Cabrero, L. A. (2004): «El pecio fenicio del Bajo de la Campana (Murcia, España) y el comercio del marfil norteafricano», *Zephyrus. Revista de Prehistoria y Arqueología*, vol. 57, pp. 263-281.

Montojo Montojo, V. (1993): *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1680). Evolución económica y social de una ciudad portuaria del sureste español y su comarca*. Cartagena: Ayuntamiento; Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio.

Munuera Navarro, D. (2006): «El fuerte de Navidad y las fortificaciones del puerto de Cartagena: una aproximación a su contexto geográfico e histórico», en *Fuerte de Navidad. Contexto, proyecto, obras, 2005*. [Ed. en CD-Rom]. Murcia: Mimarq, pp. 16-64.
— (2009): *Carta Arqueológica Subacuática de la Región de Murcia 2009. Documentación y Archivos históricos*. Memoria inédita depositada en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática. Cartagena.

— (2010): *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del sureste peninsular durante la Edad Media (ss. VIII-XVI)*. Tesis de Doctorado. Universidad de Murcia.
— (2021): La frontera mediterránea de Castilla. La costa del sureste hispánico en los siglos XIII y XVI. Cartagena: Ediciones Nova Spartaria.

Negueruela Martínez, I. (1993): «Las excavaciones arqueológicas en el siglo XVIII y el M.A.N.», en *De Gabinete a Museo. Tres siglos de historia*. Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 246-254.
— (1995): «Continúan las excavaciones en el barco fenicio de Mazarrón», *Revista de arqueología*, vol. 165, p. 63.
— (1996a): «Anteproyecto para la futura sede del Museo Nacional de Arqueología Marítima-Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 4, pp. 229-237.
— (1996b): «I Curso sobre protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 4, pp. 239-243.
— (1996c): «Algunos de los proyectos en marcha», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 4, pp. 251-252.
— (1997): «El barco fenicio de la Playa de la Isla (Mazarrón, Murcia). Las actuaciones del Museo Nacional de Arqueología Marítima en 1996», en *VIII Jornadas de Arqueología Regional. Mula-Murcia del 13 al 16 de mayo de 1997*. Murcia: Dirección General de Cultura, pp. 27-28.
— (1999a): *Foro Euromediterráneo de Arqueología Marítima (F.E.M.A.M.)*. Cartagena: Museo Nacional de Arqueología Marítima. [Edición trilingüe: español, inglés y francés.]
— (1999b): «Avanzando en la protección del patrimonio sumergido», en *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 5, pp. 207-208.
— (2000a): «Managing the maritime Heritage. The National Maritime Archaeological Museum and National Centre for Underwater Research, Cartagena, Spain», *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 29, nº 2, pp. 179-198.
— (2000b): «La gestión de nuestro patrimonio marítimo: el caso del Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas de Cartagena, España», en *Background Materials on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*. Edición de Lyndel V. Prott, Edouard Planche y Rochelle Roca-Hachem. Vol. 2. Paris: UNESCO, pp. 517-534.
— (2000c): «Protection of shipwrecks: the experience of the Spanish National Maritime Archaeological Museum (Cartagena, Spain)», en *Underwater archaeology and coastal management. Focus on Alexandria*. Edición de Mostafa Hassan Mostafa, Nicolas Grimal y Douglas Nakashima. Paris: UNESCO, pp. 111-116.

— (2000d): «Naukia otis aktés tes Mourcia», *Epta Hemera*, 3 de octubre de 2000, pp. 6-7.
— (2000e): «La arqueología científica marítima. La historia sumergida», *Anuario Marítimo del Estado Español*, 2000, pp. 790-795.
— (2001): «Presentación», en *Actas de la Conferencia Euromediterránea de responsables de la gestión del Patrimonio Subacuático. Murcia, 17-20 de Mayo de 1999*. Madrid. [Edición tetralingüe: español, inglés, francés y árabe).
— (2002): «Excavaciones arqueológicas subacuáticas realizadas por el Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas en el yacimiento de la Playa de la Isla (Mazarrón). Memoria de la campaña de 1995», en *Séptimas Jornadas de Arqueología Regional, 14-17 Mayo 1996*. Murcia: Servicio de Patrimonio Histórico, Editora Regional de Murcia, pp. 161-180. (Memorias de Arqueología, vol. 10).
— (2003a): «Panorama del Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas (Cartagena)», en *La conservación del material arqueológico subacuático*. Edición de Carmelo Fernández y Rafael Palacio. Santoña: Ayuntamiento de Santoña, Comisión de Educación y Cultura, pp. 149-187. (Monte Buciero, vol. 9).
— (2003b): «Enrique Escudero de Castro y el foro Euro Mediterráneo de Arqueología Marítima (FEMAM)», en *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 6, pp. 9-13.
— (2003c): «Génesis, desarrollo y fin del primer proyecto gubernamental internacional de cooperación arqueológica marítima: el FEMAM», en *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 6, pp. 209-250.
— (2004): «Hacia la comprensión de la construcción naval fenicia según el barco "Mazarrón-2" del siglo VII a.C.», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros. Encuentro entre marinos, arqueólogos e historiadores*. Edición de Victoria Peña, Carlos G. Wagner y Alfredo Mederos. Madrid: Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, pp. 227-278.
— (2005a): «Notas sobre el pasado y presente del Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas de Cartagena», *Revista de Museología*, vol. 33-34, pp. 79-94.
— (2005b): «Breve resumen del hallazgo y excavación de dos barcos fenicios del s. VII a.C. de Mazarrón», en *Carlantum. Actas II Jornadas de Estudio sobre Mazarrón*. Mazarrón: Universidad Popular de Mazarrón, Concejalía de Cultura, pp. 11-41.
— (2005c): «"Coagmenta punicana" e bagli. La costruzione navale a fasciame portante tra i fenici del vii sec. a. C.», en *Aequora, jam, mare... Mare, uomini e merci nel Mediterraneo antico. Atti*

del Convegno Internazionale, Genova, 9-10 dicembre 2004. Borgo San Lorenzo: All'Insegna del Giglio, pp. 22-41.
— (2007): *Cartagena (Qartayanna al-Halfa): propuestas sobre la alcazaba y sobre su pasado musulmán*. Cartagena: Áglaya.

Negueruela Martínez, I. *et alii* (1995): «Seventh-century BC Phoenician vessel discovered at Playa de la Isla, Mazarrón, Spain», *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 24, nº 3, pp. 189-197.
— (1996): «Proyecto "Nave Fenicia" (Playa de la Isla, Puerto de Mazarrón)», en *VII Jornadas de Arqueología Regional, del 14 al 17 de Mayo de 1996*. Murcia: Consejería de Cultura y Educación, Dirección General de Cultura, pp. 23-24.
— (1998): «El yacimiento fenicio de la Playa de la Isla (Mazarrón). Campaña de 1997», en *IX Jornadas de Arqueología Regional*. Murcia: Dirección General de Cultura, pp. 27-28.
— (1999a): «Proyecto museológico para la construcción de la nueva sede del Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas, (M.N.A.M.-C.N.I.A.S.)», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 5, pp. 9-50.
— (1999b): «Carta arqueológica subacuática del litoral de la Región de Murcia. I: Mazarrón. Campaña de 1998», en *X Jornadas de Arqueología Regional. Murcia del 11 al 14 de mayo de 1999*. Murcia: Instituto de Patrimonio Histórico, pp. 58-60.
— (2000a): «Descubrimiento de dos barcos fenicios en Mazarrón (Murcia)», en *Actas del IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos. Cádiz, del 2 al 6 de octubre de 1995*. Edición de Mª Eugenia Aubet y Manuela Barthélemy. Vol. IV. Cádiz: Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz, pp. 1671-1679.
— (2000b): «Carta Arqueológica subacuática de la Región de Murcia. I: Mazarrón. Campaña de 1999», en *XI Jornadas de Arqueología Regional. Murcia, del 2 al 5 de mayo de 2000*. Murcia: Instituto de Patrimonio Histórico, pp. 21-23.
— (2001): «La prospección subacuática del litoral y la excavación de Mazarrón 2, en la Playa de la Isla», en *XII Jornadas de Patrimonio Histórico y Arqueología Regional. Murcia del 22 al 25 de mayo de 2001*. Murcia: Instituto de Patrimonio Histórico, pp. 33-35.
— (2004a): «Mazarrón 2: el barco fenicio del siglo VII a. C. Campaña de noviembre 1999/marzo 2000», en *El mundo púnico. Religión, antropología y cultura material. Actas II Congreso Internacional del Mundo Púnico, Cartagena, 6-9 de abril de 2000*. Edición de A. González Blanco, G. Matilla Séiquer y A. Egea Vivancos. Murcia: Universidad de Murcia, Instituto del Próximo Oriente Antiguo, Área de Historia Antigua, pp. 453-483. (Estudios Orientales, vol. 5-6).

— (2004b): «El yacimiento fenicio de la Playa de la Isla (Mazarrón). Campaña de 1997», en *Memorias de Arqueología*. Murcia: Servicio de Patrimonio Histórico, pp. 273-290. (Memorias de Arqueología, vol. 12).

Nieto i Galán, A. (2001): *La seducción de la máquina: Santponç, Monturiol, Isaac Peral: vapores, submarinos e inventores*. Madrid: Nivola. (Novatores, vol. 2).
— (2007): «Maquinismo y revolución industrial en España, en clave tecnológica: transferencias y apropiaciones», en *Maquinismo ibérico*. Edición de A. Lafuente, A. Mª. Cardoso y T. Saravia. Aranjuez: Doce Calles, pp. 315-329.

Peña Acevedo, J. (2016): *El naufragio del Vargas*. Inédito. Disponible en : <https://www.academia.edu/30302665/ >. [Acceso: 5 de julio de 2023].

Pérez de Perceval Verde, M. A., y López-Morell, M. A. (2008): «Inversión extranjera en la minería murciana», en *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica (Murcia, 9-12 de septiembre de 2008). Sesión 14, Economía política de la inversión extranjera en España y desde España, siglos xix y xx*. Disponible en: < https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2008/09/inversio%CC%81n-extranjera-mineria-murciana-Morell-Perez.pdf >. [Acceso: 9 de mayo de 2023].

Pérez Picazo, Mª. T., y Lemeunier, G.: *El proceso de modernización de la región murciana. Siglos xvi-xix*. Murcia: Editora Regional.

Pérez-Crespo Muñoz, Mª. T. (1992): *El Arsenal de Cartagena en el siglo xviii*. Madrid: Editorial Naval. (Aula de navegantes, vol. 6).

Pinedo Reyes, J. (1996): «Inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos del litoral murciano», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 4, pp. 57-90.

Pirenne, H. (2008): *Mahoma y Carlomagno*. Madrid: Alianza. [1ª Ed. 1935].

Polzer, M., y Pinedo Reyes, J. (s.d.): «Bajo de la Campana wrecks», *INA projects*. URL: https://nauticalarch.org/projects/bajo-de-la-campana-iron-age-shipwreck-excavation/[Acceso: 05-08-2010].

Prados de la Escosura, L.: *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1939)*. Madrid: Alianza. (Alianza Universidad, vol. 530).

Ramallo Asensio, F. y Ruiz Valderas, E. (1998): *El teatro romano de Cartagena*. Murcia: KR.

Ringrose, D. R. (1972): *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)*. Madrid: Tecnos. (Biblioteca Tecnos de Ciencias Económicas, vol. 30).

Roda Alcantud, C. (2003): *La modernización del Arsenal de Cartagena durante el gobierno de la Unión Liberal (1857-1863)*. [Ed. en CD-Rom]. Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones.

— (2008): «Fuentes para el estudio de la historia naval: los fondos del Archivo General Intermedio de la Armada en Cartagena», en *Ayeres en discusión. Temas clave de Historia Contemporánea hoy. IX Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, Murcia, 17, 18 y 19 de septiembre de 2008, Facultad de Letras, Universidad de Murcia*. [Ed. en CD-Rom]. Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones. URL: http://www.ahistcon.org/docs/murcia/contenido/pdf/02/cristina_roda_alcantud_taller02.pdf. Consultado el 29-VII-2010.

Roldán Bernal, B.; Martín Camino, M., y Pérez Bonet, M.ª A. (1995): «El yacimiento submarino del Bajo de la Campana (Cartagena, Murcia). Catálogo y estudio de los materiales arqueológicos», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 3, pp. 11-61.

Rodríguez González, A. (1988): *Política naval de la Restauración*. Madrid: San Martín.

Rodríguez Llopis, M. (1998): *Historia de la Región de Murcia*. Murcia: Editora Regional de Murcia.

Roldán Bernal, B.; Martín Camino, M., y Pérez Bonet, Mª. A. (1995): «El yacimiento submarino del Bajo de la Campana», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, vol. 3, pp. 11-62.

Rubio Paredes, J. M. (2001): *Los faros de la región de Murcia*. Cartagena: Autoridad Portuaria de Cartagena.

— (2005): *Cartagena, puerto de mar en el Mediterráneo: Estructuras portuarias*. Barcelona: Lunwerg.

Sancho, N. M. (1858): *Memoria histórica de la extinguida sociedad denominada Compañía de Navegación del Guadalquivir y Canal Fernandino*. Sevilla: Librería Española y Extrangera.

Velasco Hernández, F. (2001): *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia. En nuevo resurgir de Cartagena en-*

tre 1540 y 1676. Cartagena: Concejalía de Cultura; Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio.

Vilar, J. B. (1975): *Emigración española a Argelia (1830-1900). Colonización hispánica de la Argelia francesa*. Madrid: Instituto de Estudios Africanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

— (1990): *El despegue de la Revolución Industrial española*. Madrid.

— (1999): «Ciencia, técnica y religión. El ingeniero José Almazán, el obispo Mariano Barrio y el proyecto de ferrocarril Albacete-Cartagena (1858)», *Anales de Historia Contemporánea*, vol. 15, pp. 437-449.

Vilar, J. B., y Egea Bruno, P. (1985): *La minería murciana contemporánea (1884-1930)*. Murcia: Caja Murcia.

VV.AA. (2002): *Estudio y catalogación de las defensas de Cartagena y su bahía*. Murcia: Dirección General de Cultura.

VV.AA. (2008): *Museo Nacional de Arqueología Subacuática. Catálogo*. Madrid: Subdirección General de Publicaciones, Información y Documentación.

Selección de materiales





















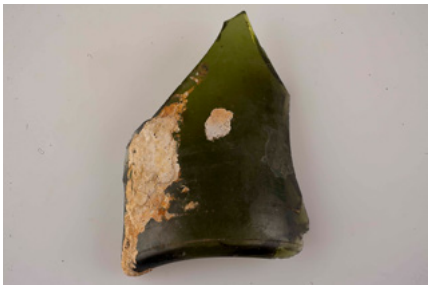
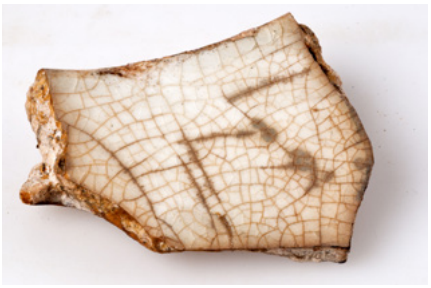


















5 cm
NVD-2002-57
DPTO. RESTAURACIÓN MNAM CNAC



































ARNAUD
HENRY MARSEILLE







SEGOVIA
















1

INVENTARIO: NVD-2002-1
OBJETO: Tenedor
MATERIA: Alpaca
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 20,5 cm
Anchura = 2,8 cm

DESCRIPCIÓN:
Tenedor de alpaca, con pala de cuatro agujas alargadas, hombros marcados, mango aplanado y estrecho, con ensanchamiento final y extremo redondeado. Presenta moldura perimetral, tanto en anverso como en reverso.



2

INVENTARIO: NVD-2002-2
OBJETO: Tenedor
MATERIA: Alpaca
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 21 cm
Anchura = 3 cm

DESCRIPCIÓN:
Tenedor de alpaca, con pala de cuatro agujas alargadas, hombros marcados, mango estrecho, con ensanchamiento distal y extremo redondeado. Presenta moldura perimetral, tanto en anverso como en reverso.



3

INVENTARIO: NVD-2002-3
OBJETO: Cuchara
MATERIA: Alpaca
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 15 cm
Anchura = 5 cm

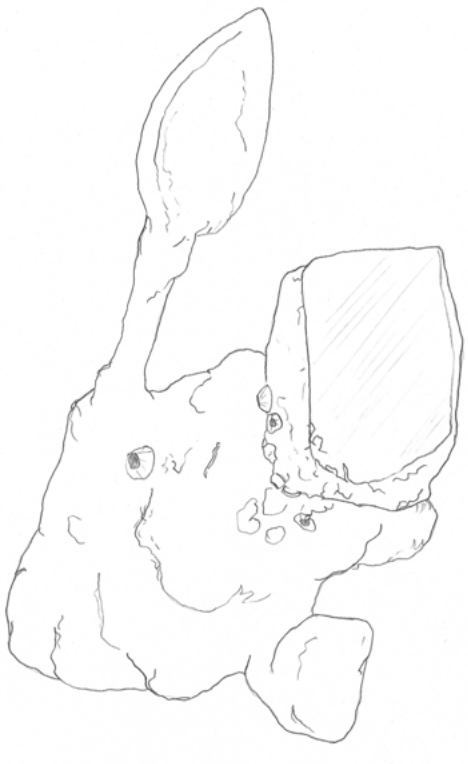
DESCRIPCIÓN:
Cuchara de alpaca, con cazoleta de perfil ovoide y apuntada. El mango, de bordes rectos y extremo redondeado. Presenta moldura perimetral, tanto en anverso como en reverso.



4

INVENTARIO: NVD-2002-4
OBJETO: Cuchara
MATERIA: Alpaca
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 15 cm
Anchura = 10 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuchara adherida a abundantes concreciones ferrosas.





5

INVENTARIO: NVD-2002-5
OBJETO: Cuchillo
MATERIA: Alpaca
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 11,3 cm
Anchura = 2,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Mango de cuchillo alargado, con extremo ensanchado y curvado.



6

INVENTARIO:	NVD-2002-6
OBJETO:	Tirador
MATERIA:	Metal
TÉCNICA:	Fundido Moldeado
DIMENSIONES:	Longitud = 10,5 cm Anchura = 2 cm

DESCRIPCIÓN:
Tirador o asidero de metal. Ancho, plano y lineal. Los extremos semicirculares presentan perforaciones para la sujeción. Carece de decoración. Concreciones calcáreas y malacológicas recubren la superficie.



7

INVENTARIO: NVD-2002-7
OBJETO: Tirador
MATERIA: Metal
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Diámetro = 5 cm

DESCRIPCIÓN:
Tirador o asidero de metal. De forma circular; una elevada moldura vertical lo cruza para el agarre. Presenta una pequeña perforación circular para la sujeción. Concreciones calcáreas y malacológicas recubren la superficie.



8

INVENTARIO: NVD-2002-9
OBJETO: Barra
MATERIA: Plomo
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 48,8 cm

DESCRIPCIÓN:
Barra de plomo maciza de sección circular y alargada. Concreciones calcáreas y malacológicas recubren la superficie.



9

INVENTARIO: NVD-2002-10
OBJETO: Tubería
MATERIA: Metal
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
Soldado
DIMENSIONES: Longitud = 23 cm
Anchura = 5,5 cm
Diámetro = 2,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Fragmento de tubería en metal, probablemente de plomo y bronce. De sección cilíndrica y lisa; en uno de los extremos presenta una abrazadera de tres brazos (conexión Barcelona).



10

INVENTARIO: NVD-2002-SN2
OBJETO: Botella
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Torneado
Barnizado
DIMENSIONES: Altura = 26 cm
Diámetro = 9 cm
Grosor = 0,6 cm

DESCRIPCIÓN:
Botella cerámica, de forma cerrada, borde recto con labio redondeado y moldurado. Cuello poco desarrollado. Cuerpo cilíndrico. Cerca del hombro restos del arranque del asa. Base plana, ligeramente exvasada, con acanaladura transversal. Conserva en la superficie el barniz amarronado.

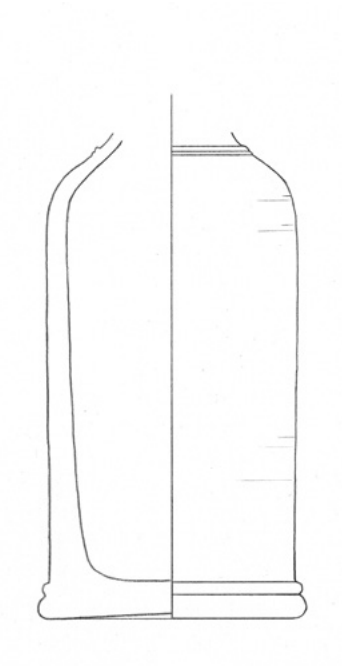
CLASIFICACIÓN RAZONADA:
Esta botella o caneca pudo contener un licor, posiblemente ginebra. Probablemente, pertenecería a la tripulación del barco, aunque como se localizó durante una prospección, no se descarta que la embarcación transportara un cargamento de licor embotellado en estos recipientes.



11

INVENTARIO: NVD-2002-15
OBJETO: Botella
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Torneado
Barnizado
DIMENSIONES: Altura = 11 cm
Diámetro = 5,8 cm

DESCRIPCIÓN:
Botella cerámica. Cuerpo cilíndrico y desarrollado. Base plana, ligeramente exvasada, con acanaladura transversal. Conserva en la superficie el barniz amarronado.

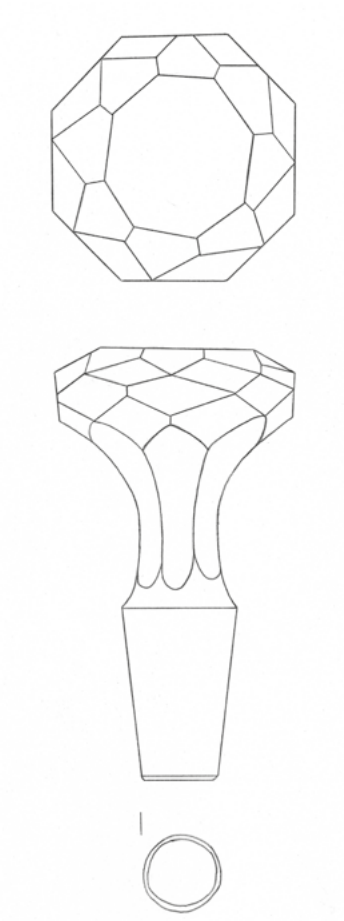




12

INVENTARIO: NVD-2002-16
OBJETO: Tapón
MATERIA: Vidrio de plomo
TÉCNICA: Soplado
Moldeado
Tallado
DIMENSIONES: Altura = 9,5 cm
Anchura = 5,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Tapón de licorera en vidrio, con cabeza estrellada con motivos romboidales tallados. Cuerpo de sección octogonal con moldura en la zona distal, y base cilíndrica, con estrechamiento final.



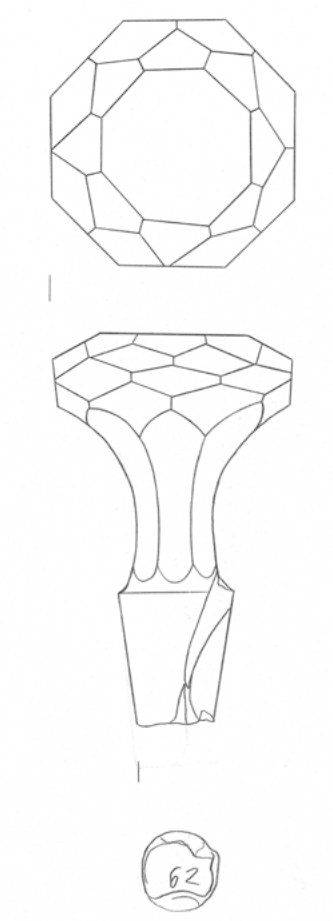


13

INVENTARIO: NVD-2002-17
OBJETO: Tapón
MATERIA: Vidrio de plomo
TÉCNICA: Soplado
Moldeado
Tallado
DIMENSIONES: Altura = 9 cm
Anchura = 5,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Tapón de licorera en vidrio, con cabeza estrellada con motivos romboidales tallados. Cuerpo de sección octogonal, y base cilíndrica, con ligero estrechamiento final.

INSCRIPCIONES:
Incisa en la base: «62»
Posiblemente fue realizada por la propia tripulación y como identificador, para indicar la botella a la que le correspondía este tapón.





14

INVENTARIO: NVD-2002-18
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 9,2 cm
Anchura = 4 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuello de botella verde, cilíndrico y estrecho, con borde redondeado y moldura exterior.



15

INVENTARIO: NVD-2002-19
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 11,2 cm
Anchura = 6 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuello de botella verde, cilíndrico y estrecho, con borde redondeado.



16

INVENTARIO: NVD-2002-20
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 11,2 cm
Anchura = 8,3 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuerpo cilíndrico y base cóncava de una botella de vidrio de color verde.



17

INVENTARIO: NVD-2002-23
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 4,6 cm
Anchura = 6,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Fragmento de botella de vidrio.



18

INVENTARIO: NVD-2002-27
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 5,3 cm
Anchura = 6,3 cm

DESCRIPCIÓN:
Base de botella de vidrio verde.



19

INVENTARIO: NVD-2002-30
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 1,5 cm
Diámetro = 6,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Base de botella de vidrio verde.



20

INVENTARIO: NVD-2002-43
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Altura = 19,5 cm
Anchura = 19,5 cm
Grosor = 1,5 mm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo plano cuadrado, de bordes angulares y fragmentado en dos. Presenta decoración estampada, en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis.



21

INVENTARIO: NVD-2002-45
OBJETO: Plato
AUTORÍA/TALLER: Pickman & Cía
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 5,4 cm
Anchura = 8,2 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Ala redondeada e inicio de asiento de plato de loza vidriada. Con decoración estampada en azul. El ala con una orla de doble hilera de puntas de diamantes alternas. Delimitando el asiento una cadena de calabrotes sobre un cabo haciendo ondas. La superficie está craquelada.

CLASIFICACIÓN RAZONADA:
Esta pieza se relaciona con los platos (Inv. NVD-2002-95 e Inv. NVD-2002-131), estampillados con el sello de la fábrica Pickman y Cía. y que fueron manufacturados en las antiguas instalaciones de La Cartuja de Sevilla. Presentan los mismos motivos decorativos en azul sobre fondo blanco; esto hace suponer que pertenecen a la misma vajilla producida por encargo de la compañía naviera Segovia, Cuadra y Cía.



22

INVENTARIO: NVD-2002-46
OBJETO: Indeterminado
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Altura = 3,7 cm
Anchura = 4,7 cm
Grosor = 1,2 cm

DESCRIPCIÓN:
Fragmento de loza blanca vidriada de forma abierta indeterminada. Toda la superficie está craquelada. Presenta algunas concreciones calcáreas.



23

INVENTARIO: NVD-2002-51
OBJETO: Barra
MATERIA: Hierro
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 7,2 cm

DESCRIPCIÓN:
Fragmento de barra de hierro, alargada y hueca de sección circular. Está muy concrecionada y presenta avanzado estado de oxidación.



24

INVENTARIO:	NVD-2002-56
OBJETO:	Tenedor
MATERIA:	Alpaca
TÉCNICA:	Fundido Moldeado
DIMENSIONES:	Longitud = 20,5 mm Anchura = 2,8 mm

DESCRIPCIÓN:
Tenedor de alpaca, con pala de cuatro agujas alargadas, hombros marcados, mango estrecho, con ensanchamiento distal y extremo redondeado. Presenta moldura perimetral, tanto en anverso como en reverso. La superficie se encuentra concrecionada.



25

INVENTARIO: NVD-2002-57
OBJETO: Tenedor
MATERIA: Alpaca
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 21 cm
Anchura = 3,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Tenedor de alpaca, con pala de cuatro agujas, de sección cuadrangular y alargadas, hombros marcados, mango estrecho, con ensanchamiento distal y extremo redondeado. Presenta moldura perimetral, tanto en anverso como en reverso.



26

INVENTARIO: NVD-2002-58
OBJETO: Navaja
MATERIA: Hierro
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 11 cm
Anchura = 4,8 cm

DESCRIPCIÓN:
Navaja de barbero adherida a una amalgama informe, en avanzado estado de oxidación, con abundantes restos malacológicos y calcáreos. Está en posición cerrada y conserva el mango y la virola, punto de unión entre la hoja y el mango. Presenta los orificios de los remaches.



27

INVENTARIO:	NVD-2002-59
OBJETO:	Cepillo de dientes
MATERIA:	Hueso o marfil
TÉCNICA:	Tallado Perforado Pulido
DIMENSIONES:	Longitud = 16 cm Anchura = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN

Cepillo de dientes de hueso o marfil. En la zona proximal presenta cuatro filas con perforaciones circulares, donde irían las cerdas que faltan. El mango fusiforme y con borde redondeado. Está adherido en una concreción ferrosa.



28

INVENTARIO:	NVD-2002-61
OBJETO:	Indeterminado
MATERIA:	Hierro
TÉCNICA:	Fundido Moldeado
DIMENSIONES:	Longitud = 9,7 cm Anchura = 5,7 cm

DESCRIPCIÓN:
Fragmento de objeto indeterminado. Formado por dos barras paralelas, alargadas y de sección curva, que posiblemente se unan en uno de sus extremos. En su origen, debieron ser macizas pero debido a la oxidación y a la concreción de la superficie han perdido la materia.



29

INVENTARIO: NVD-2002-62
OBJETO: Plato
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Altura = 2 cm
Anchura = 16,2 cm
Grosor = 0,8 cm

DESCRIPCIÓN:
Asiento de plato de loza vidriada, de tendencia semiesférica y paredes medias. Toda la superficie está craquelada. Presenta concreciones calcáreas y malacológicas.



30

INVENTARIO: NVD-2002-63
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Longitud = 9 cm
Anchura = 5,5 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo incompleto cerámico vidriado, de forma cuadrangular y bordes angulares.



31

INVENTARIO: NVD-2002-74
OBJETO: Tirador
MATERIA: Metal
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 8,2 cm
Grosor = 0,7 cm

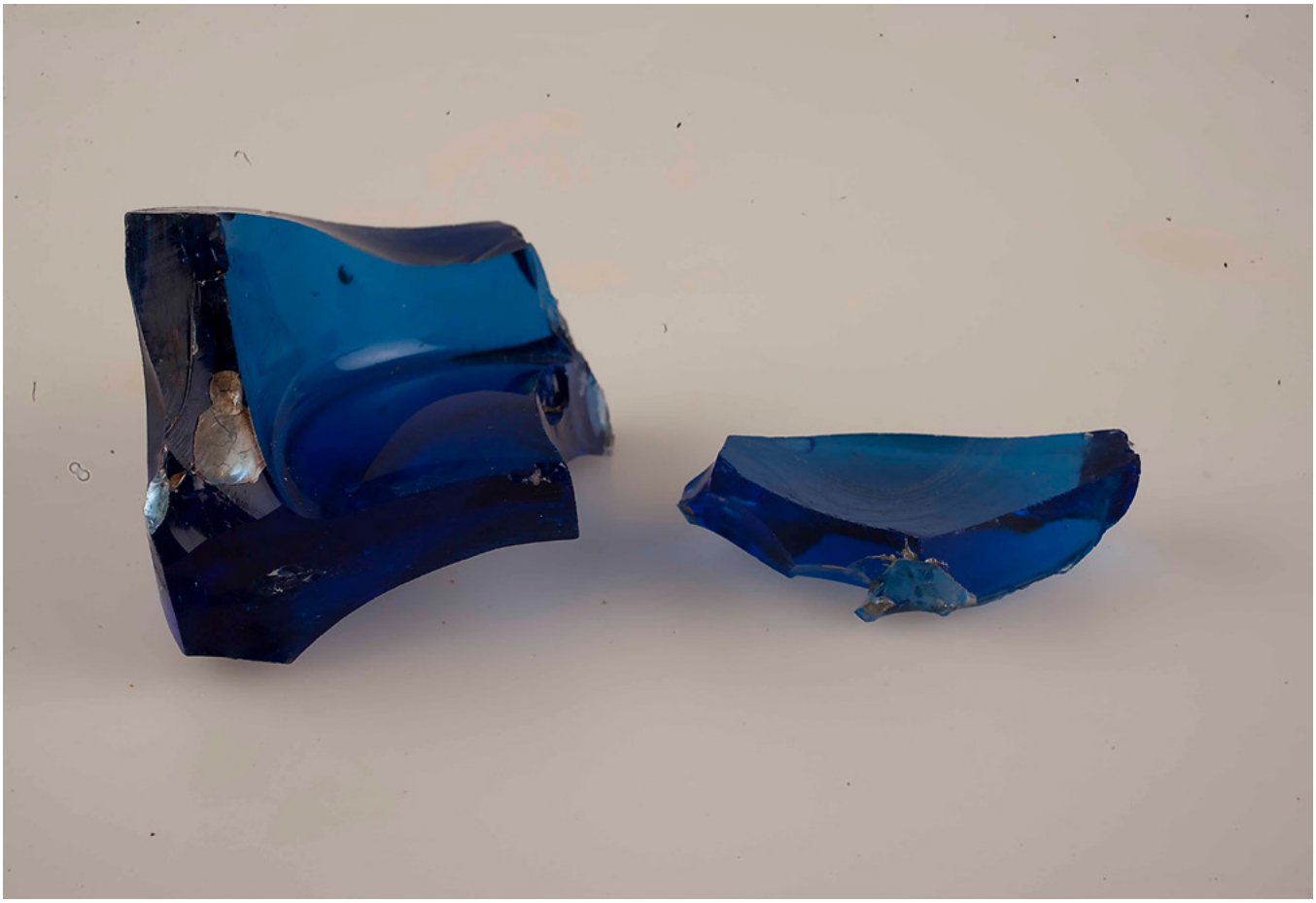
DESCRIPCIÓN:
Tirador o asidero de metal. Es macizo y lineal, sin decoración. De perfil angular y sección circular, con los extremos cuadrangulares. Presenta algunas concreciones calcáreas y malacológicas que recubren la superficie.



32

INVENTARIO:	NVD-2002-75
OBJETO:	Tirador
MATERIA:	Metal
TÉCNICA:	Fundido Moldeado
DIMENSIONES:	Longitud = 8,2 cm Grosor = 0,7 cm

DESCRIPCIÓN:
Tirador o asidero de metal. Es macizo y lineal, sin decoración. De perfil angular y sección circular, con los extremos cuadrangulares. Presenta algunas concreciones calcáreas y malacológicas que recubren la superficie.



33

INVENTARIO: NVD-2002-76
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 3,2 cm
Anchura = 5,3 cm

Altura = 2,3 cm
Anchura = 4 cm

DESCRIPCIÓN:
Base de botella de color azul oscuro.



34

INVENTARIO: NVD-2002-79
OBJETO: Bala
MATERIA: Plomo
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 2 cm
Grosor = 1,1 cm

DESCRIPCIÓN:
Bala o proyectil de plomo de forma cilíndrico-ojival y de base plana. Presenta estrías en la superficie por el ánima del cañón. Del calibre 10,5 mm.



35

INVENTARIO: NVD-2002-80
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 5,7 cm
Anchura = 11,7 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo vidriado incompleto, de bordes angulares. Presenta decoración estampada en azul sobre blanco.



36

INVENTARIO: NVD-2002-81
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Longitud = 5,7 cm
Anchura = 13 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico vidriado incompleto, de bordes angulares.



37

INVENTARIO: NVD-2002-82
OBJETO: Tapón
MATERIA: Vidrio de plomo
TÉCNICA: Soplado
Moldeado
Tallado
DIMENSIONES: Altura = 10 cm
Anchura = 5,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Tapón de licorera en vidrio, con cabeza estrellada con motivos romboidales tallados. Cuerpo de sección octogonal y base cilíndrica lisa, con estrechamiento final.

INSCRIPCIONES:
Incisa en la base: «55»
Posiblemente fue realizada por la propia tripulación y como identificador, para indicar la botella a la que le correspondía este tapón.



38

INVENTARIO: NVD-2002-83
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 13,2 cm
Anchura = 7,4 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuello de botella verde, cilíndrico y estrecho, con borde redondeado.



39

INVENTARIO: NVD-2002-84
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 8,8 cm
Anchura = 3,6 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuello de botella cilíndrico y estrecho, con borde redondeado.



40

INVENTARIO: NVD-2002-85
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 2,8 cm
Diámetro = 7 cm

DESCRIPCIÓN:
Base de botella de vidrio.



41

INVENTARIO: NVD-2002-88
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 8,3 cm
Anchura = 7,1 cm

DESCRIPCIÓN:
Base de botella de vidrio transparente.



42

INVENTARIO: NVD-2002-94
OBJETO: Plato
AUTORÍA/TALLER: Pickman & Cía
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Anchura = 8 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Ala redondeada e inicio de asiento de plato de loza vidriada. Con decoración estampada en azul. El ala con doble hilera de puntas de diamantes alternas. Delimitando el asiento una cadena de calabrotes sobre un cabo haciendo ondas. La superficie está craquelada.

CLASIFICACIÓN RAZONADA:
Esta pieza se relaciona con los platos (Inv. NVD-2002-95 e Inv. NVD-2002-131), estampillados con el sello de la fábrica Pickman y Cía. y que fueron manufacturados en las antiguas instalaciones de La Cartuja de Sevilla. Presentan los mismos motivos decorativos en azul sobre fondo blanco; esto hace suponer que pertenecen a la misma vajilla producida por encargo de la compañía naviera Segovia, Cuadra y Cía.



43

INVENTARIO: NVD-2002-95
OBJETO: Plato
AUTORÍA/TALLER: Pickman & Cía
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Altura = 3,5 cm
Anchura = 8 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Perfil completo de plato de loza vidriado. Presenta decoración estampada en azul. En el ala, una orla de doble hilera de puntas de diamantes alternas. Delimitando el asiento una cadena de calabrotes sobre un cabo haciendo ondas. En el centro, un buque de propulsión mixta surca las olas del mar.



INSCRIPCIONES:
En el centro del asiento: «[SEGOVIA C]UADRA Y CÍA / [S]EVILLA.»
Identifica a la compañía naviera que encargó la vajilla.

FIRMAS/MARCAS:
En la base externa, estampado: «[PICKMA]N Y CÍA. SEVILLA / [C]HINA / OPACA / MEDALLA / ORO» (sello circular)



44

INVENTARIO: NVD-2002-96
OBJETO: Ladrillo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 9 cm
Grosor = 1,9 cm

DESCRIPCIÓN:
Borde superior de ladrillo refractario.



45

INVENTARIO: NVD-2002-97
OBJETO: Lámina
MATERIA: Hierro
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 12 cm
Anchura = 9,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Lámina de hierro fragmentada con concreciones malacológicas. Posiblemente pertenece al casco del buque.



46

INVENTARIO: NVD-2002-98
OBJETO: Lámina
MATERIA: Hierro
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 8 cm
Anchura = 7 cm

DESCRIPCIÓN:
Lámina de hierro fragmentada en cuatro partes. Tiene forma angular, plana y lisa. Con abundantes concreciones malacológicas y en avanzado estado de oxidación.



47

INVENTARIO: NVD-2002-99
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 17 cm
Anchura = 7 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuello de botella verde, cilíndrico y estrecho, con borde redondeado e inicio de cuerpo.



48

INVENTARIO: NVD-2002-100
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 9,3 cm
Anchura = 5,7 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuello de botella verde, cilíndrico y estrecho, con borde redondeado y moldura exterior.



49

INVENTARIO: NVD-2002-101
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 7,5 cm
Anchura = 8,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Base de botella de vidrio.



50

INVENTARIO: NVD-2002-107
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 13,4 cm
Anchura = 7,2 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo plano incompleto, de bordes angulares. Presenta decoración, estampada en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis.



51

INVENTARIO: NVD-2002-108
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Longitud = 19,5 cm
Anchura = 12 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico vidriado incompleto. De forma cuadrangular y bordes angulares.



52

INVENTARIO: NVD-2002-109
OBJETO: Moldura
MATERIA: Bronce
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 41 cm
Altura = 7,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Moldura alargada. De base lisa y recta. La parte superior tiene diferentes alturas, por los vértices de las formas. Todo el cuerpo presenta decoración de rombos en relieve.



53

INVENTARIO: NVD-2002-110
OBJETO: Tornillo
MATERIA: Aluminio
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 3,6 cm
Diámetro máximo = 1,2 cm

DESCRIPCIÓN:
Tornillo completo de aluminio. Presenta la cabeza plana fresada, con una ranura central y, la caña cilíndrica desarrollada, con resalte en hélice. El extremo es cónico. Tiene concreciones calcáreas en la zona de la cabeza y muestra estado de oxidación.



54

INVENTARIO: NVD-2002-111
OBJETO: Indeterminado
MATERIA: Hierro
TÉCNICA: Fundido
DIMENSIONES: Longitud = 12 cm
Diámetro = 3,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Fragmento de objeto indeterminado. Es alargado, desarrollado y cilíndrico, con forma asimilable a una barra. Por el tipo de oxidación de color rojizo debe ser de hierro y presenta toda la superficie concrecionada.



55

INVENTARIO: NVD-2002-115
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 4,8 cm
Diámetro = 2,9 cm

DESCRIPCIÓN:
Cuello de botella de vidrio de color azul oscuro.



56

INVENTARIO: NVD-2002-116
OBJETO: Botella
MATERIA: Vidrio
TÉCNICA: Prensado
DIMENSIONES: Altura = 4 cm
Anchura = 4,8 cm

DESCRIPCIÓN:
Fragmento indeterminado de botella de color azul oscuro.



57

INVENTARIO: NVD-2002-117
OBJETO: Indeterminado
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: A torno
DIMENSIONES: Diámetro = 8,5 cm
Grosor = 1 cm

DESCRIPCIÓN:
Base de una forma cerrada de objeto indeterminado en cerámica común contemporánea, probablemente corresponda a una vasija tipo botijo de medianas dimensiones.



58

NVENTARIO: NVD-2002-120
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 19,5 cm
Anchura = 19,5 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo plano cuadrado, de bordes angulares. Presenta decoración, estampada en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis.



59

INVENTARIO: NVD-2002-121
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 19,5 cm
Anchura = 7,2 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico incompleto. Cuadrangular y de bordes angulares. Presenta decoración, estampada en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis.

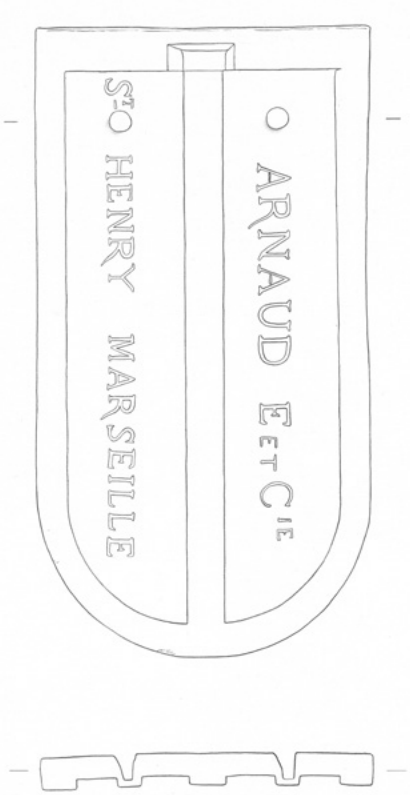


60

INVENTARIO: NVD-2002-123
OBJETO: Ladrillo
AUTORÍA/TALLER: Arnaud Etienne et Cie
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Perforado
DIMENSIONES: Longitud = 27 cm
Anchura = 14 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Ladrillo cerámico, de forma rectangular con uno de los extremos curvos. Conserva dos orificios perforados para encajar la pieza. La cara principal presenta la marca del fabricante en relieve, y la cara posterior es lisa.

FIRMAS/MARCAS:
En la cara principal del ladrillo: «ARNAUD E ET CIE / ST HENRY MARSEILLE»





61

INVENTARIO: NVD-2002-124
OBJETO: Lámina
MATERIA: Hierro
TÉCNICA: Fundido
Moldeado
DIMENSIONES: Longitud = 7 cm
Anchura = 5,7 cm

DESCRIPCIÓN:
Lámina de hierro fragmentada. Con abundantes concreciones malacológicas y en avanzado estado de oxidación.



62

INVENTARIO: NVD-2002-125
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Longitud = 19,5 cm
Anchura = 10,4 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico vidriado incompleto, de forma cuadrangular y bordes angulares.



63

INVENTARIO: NVD-2002-126
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 19,5 cm
Anchura = 13,7 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico vidriado incompleto. Presenta decoración estampada, en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis.



64

INVENTARIO: NVD-2002-127
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 6 cm
Anchura = 9,4 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico vidriado incompleto, de forma cuadrangular y bordes angulares. Presenta decoración estampada, en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis.



65

INVENTARIO: NVD-2002-128
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 10 cm
Anchura = 7 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico vidriado incompleto, de forma cuadrangular y bordes angulares. Presenta decoración estampada, en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis. La superficie está craquelada.



66

INVENTARIO: NVD-2002-129
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 5 cm
Anchura = 7 cm
Grosor = 1,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico vidriado incompleto, de forma cuadrangular y bordes angulares. Presenta decoración estampada, en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis.



67

INVENTARIO: NVD-2002-130
OBJETO: Azulejo
MATERIA: Arcilla
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 5 cm
Anchura = 7 cm
Grosor = 1,5 cm

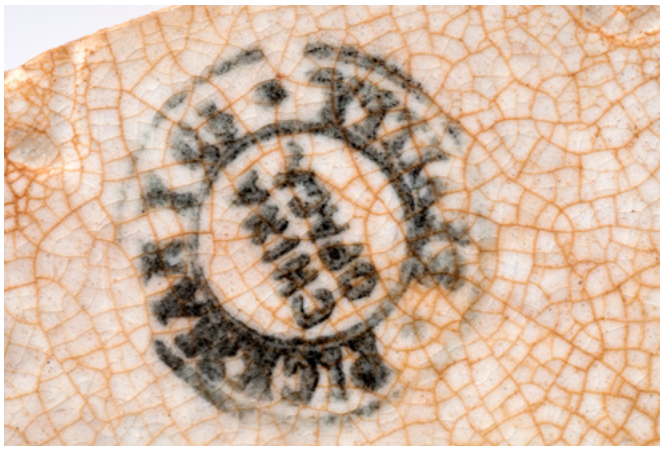
DESCRIPCIÓN:
Azulejo cerámico vidriado incompleto, de forma cuadrangular y bordes angulares. Presenta decoración estampada, en azul sobre blanco, con motivos vegetales inspirados en la flor de lis.



68

INVENTARIO: NVD-2002-131
OBJETO: Plato
AUTORÍA/TALLER: Pickman & Cía
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Altura = 2,2 cm
Anchura = 13,7 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Perfil completo de plato de loza vidriado. Presenta decoración estampada en azul. En el ala, una orla de doble hilera de puntas de diamantes alternas. Delimitando el asiento una cadena de calabrotes sobre un cabo haciendo ondas. En el centro, un buque de propulsión mixta surca las olas del mar. La superficie está craquelada.



INSCRIPCIÓN:
En el centro del asiento:
«SEGOVIA CUADRA Y C[ÍA / SEVILLA].»
Identifica a la compañía naviera que encargó la vajilla.

FIRMAS/MARCAS:
En la base externa, estampado:
«PICKMAN Y CÍA. SEVILLA / CHINA / OPACA» (sello circular)



69

INVENTARIO: NVD-2002-132
OBJETO: Plato
AUTORÍA/TALLER: Pickman & Cía
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 5,6 cm
Anchura = 6,4 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Ala redondeada e inicio de asiento de plato de loza vidriada. Con decoración estampada en azul. El ala con doble hilera de puntas de diamantes alternas. Delimitando el asiento una cadena de calabrotes sobre un cabo haciendo ondas. La superficie está craquelada.

CLASIFICACIÓN RAZONADA:
Esta pieza se relaciona con los platos (Inv. NVD-2002-95 e Inv. NVD-2002-131), estampillados con el sello de la fábrica Pickman y Cía. y que fueron manufacturados en las antiguas instalaciones de La Cartuja de Sevilla. Presentan los mismos motivos decorativos en azul sobre fondo blanco; esto hace suponer que pertenecen a la misma vajilla producida por encargo de la compañía naviera Segovia, Cuadra y Cía.



70

INVENTARIO: NVD-2002-133
OBJETO: Plato
AUTORÍA/TALLER: Pickman & Cía
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 8,7 cm
Anchura = 7,4 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Asiento de plato de loza vidriada, de tendencia semiesférica y paredes medias. Decoración estampillada, en color azul, que representa las velas de un barco. La superficie está craquelada.

FIRMAS/MARCAS:
En la base externa, estampado:
«PIC[K]MA[N Y CÍA. SEVILLA] / CHINA / OP[ACA]» (sello circular)



71

INVENTARIO: NVD-2002-134
OBJETO: Plato
AUTORÍA/TALLER: Pickman & Cía
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Altura = 1,7 cm
Anchura = 12,5 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Asiento de plato de loza vidriada, de tendencia semiesférica y paredes medias. Presenta letras estampadas en color azul. Toda la superficie está craquelada.

INSCRIPCIONES:
En el centro del asiento:
«[S]EGOVIA CUAD[RA Y CÍA / SEVILLA.]»
Identifica a la compañía naviera que encargó la vajilla.

CLASIFICACIÓN RAZONADA:
Esta pieza se relaciona con los platos (Inv. NVD-2002-95 e Inv. NVD-2002-131), estampillados con el sello de la fábrica Pickman y Cía. y que fueron manufacturados en las antiguas instalaciones de La Cartuja de Sevilla. Presentan los mismos motivos decorativos en azul sobre fondo blanco; esto hace suponer que pertenecen a la misma vajilla producida por encargo de la compañía naviera Segovia, Cuadra y Cía.



72

INVENTARIO: NVD-2002-135
OBJETO: Plato
AUTORÍA/TALLER: Pickman & Cía
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Altura = 2,4 cm
Anchura = 16,8 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Perfil completo de plato de loza vidriado. Presenta decoración estampada en azul. En el ala, una orla de doble hilera de puntas de diamantes alternas. Delimitando el asiento una cadena de calabrotes sobre un cabo haciendo ondas. En el centro, un buque de propulsión mixta surca las olas del mar. La superficie está craquelada.

INSCRIPCIONES:
En el centro del asiento:
«SEGOVIA CUADRA Y [CÍA] / SEVILLA.»
Identifica a la compañía naviera que encargó la vajilla.

FIRMAS/MARCAS:
En la base externa, estampado: (sello circular ilegible)

CLASIFICACIÓN RAZONADA:
Esta pieza se relaciona con los platos (Inv. NVD-2002-95 e Inv. NVD-2002-131), estampillados con el sello de la fábrica Pickman y Cía. y que fueron manufacturados en las antiguas instalaciones de La Cartuja de Sevilla. Presentan los mismos motivos decorativos en azul sobre fondo blanco; esto hace suponer que pertenecen a la misma vajilla producida por encargo de la compañía naviera Segovia, Cuadra y Cía.



73

INVENTARIO: NVD-2002-136
OBJETO: Plato
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
Estampado
DIMENSIONES: Longitud = 5,2 cm
Anchura = 2,5 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Asiento de plato de loza vidriada, de tendencia semiesférica y paredes medias. La superficie está craquelada.



74

INVENTARIO: NVD-2002-137
OBJETO: Plato
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Longitud = 5,5 cm
Anchura = 3,6 cm
Grosor = 0,4 cm

DESCRIPCIÓN:
Asiento de plato de loza vidriada, de tendencia semiesférica y paredes medias. La superficie está craquelada.



75

INVENTARIO: NVD-2002-138
OBJETO: Plato
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Altura = 6,8 cm
Anchura= 4 cm
Grosor = 0,5 cm

DESCRIPCIÓN:
Asiento de plato de loza vidriada, de tendencia semiesférica y paredes medias. La superficie está craquelada.



76

INVENTARIO: NVD-2002-139
OBJETO: Indeterminado
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Altura = 2,3 cm
Diámetro = 4,7 cm
Grosor = 0,3 cm

DESCRIPCIÓN:
Objeto indeterminado incompleto, de loza blanca vidriada. Es alargado, cilíndrico, de paredes delgadas y con base circular exvasada. Posible aplique decorativo.



77

INVENTARIO: NVD-2002-140
OBJETO: Lavabo
MATERIA: Loza
TÉCNICA: Moldeado
Vidriado
DIMENSIONES: Altura = 13 cm
Anchura = 21,5 cm
Grosor = 1 cm

DESCRIPCIÓN:
Fragmento de recipiente hondo y ancho, de sección ovalada, perteneciente a un lavabo de loza blanca vidriada con tonos azulados. La zona superior es moldurada y escalonada, mientras que la central tiene una cavidad cóncava.



78

INVENTARIO:	NVD-2002-SN1
OBJETO:	Navaja
MATERIA:	Hierro
TÉCNICA:	Fundido Moldeado
DIMENSIONES:	Altura = 4 cm Anchura = 9,5 cm Longitud = 13 cm

DESCRIPCIÓN:
Navaja de barbero adherida a una amalgama informe en avanzado estada de oxidación con abundantes restos malacológicos y calcáreos. Conserva el mango y la virola, al igual que los orificios de los remaches.

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE CULTURA

ARQVA Museo Nacional de Arqueología Subacuática