

se asentaron en el territorio peninsular. De este modo, la cultura autóctona bebió de estas culturas exóticas, asimilando numerosas influencias que

se materializaron en nuevas iconografía, nuevas costumbres y, en fin, en una nueva forma de vida.

### Bibliografía

**Bernal Casasola, D., Jiménez Camino, R., Lorenzo Martínez, L., Torremocha Silva, A., Expósito Álvarez, J.A.** (2003): *Las factorías de salazones de Iulia* Traducta.  
**Fernández Ochoa, C., Martínez Maganto, J.** (1994): *Industrias de salazón en el Norte de la Península Ibérica en época romana.*  
**Gazquez, A.** (2016): *A fuego lento. El garum: la salsa del Imperio Romano.*

**Martínez Maganto, J.A.** (1992): *Las salazones romanas: aportes historiográficos de interés en arqueozoología.*  
**Pradales Ciprés, D.** (2005): *El comercio en la Antigüedad: producción, vías, monedas, comerciantes.*  
**Sistac Marina, S.** (2014): *La navegación mediterránea en la Antigüedad.* Trabajo de Fin de Grado. Dirigido por Martín López, A.

Texto original: Laura Fernández

Adaptación del texto: Pablo González Martín y Mercedes Fonseca Cerro (Departamento de Difusión)

Directo en Instagram (26/06/2023, 12:00 h).

#### Ánfora de salazones

Siglo I d.C.  
Arcilla

N.º Inventario: 1987/130/22  
Departamento de Antigüedades  
Clásicas

#### Museo Arqueológico Nacional

Departamento de Difusión

Serrano, 13

28001 MADRID

Tel. (+34) 915 777 912

[www.man.es/man/actividades/pieza-del-mes.html](http://www.man.es/man/actividades/pieza-del-mes.html)



MAN MUSEO ARQUEOLÓGICO NACIONAL

## Ánfora de salazones

### El garum y las producciones salazoneras hispanas



## La pesca, el salazón y la importancia de las ánforas

La pesca y la transformación y comercialización de los productos del mar fueron algunas de las actividades económicas más desarrolladas y características de la costa hispana en época romana. Realizada en arcilla, a torno, en el s I d.C. y procedente de Azaila, en la actual Teruel, esta pieza pertenece a la tipología conocida como dressel 7-11, destinadas en su mayoría a su utilización como contenedores de diversos elementos para su transporte y comercio. El ejemplar que aquí nos ocupa corresponde a las destinadas para contener pescados en salazón, y se utilizará para extender este producto por todo el Imperio romano a través, principalmente, del Mediterráneo.

Para hallar el origen de la pesca tenemos que remontarnos a la Prehistoria, encontrando ya evidencias de pesca y marisqueo en el Paleolítico Superior. Desde entonces, la pesca se desarrolló de manera constante en nuestro territorio, con la creación de nuevas herramientas que facilitasen la tarea (como anzuelos de nuevos materiales), hasta la llegada de fenicios y púnicos a la Península. Con su asentamiento en el sureste peninsular, en ciudades como Gadir (actual Cádiz) o Emporion (actual Ampurias) se da el gran salto evolutivo en la materia al comenzar a producirse la expansión de estos nuevos elementos y, sobre todo, productos, por toda el área peninsular. Sin embargo, debemos hacer notar que hasta estos momentos los grandes consumidores de pescado son aquellas poblaciones que se encuentran en la costa o en la proximidad de grandes ríos.

Es por ello que la salazón cobra una especial importancia en la época prerromana, interés que se mantendrá hasta la creación de los modernos refrigeradores, pues permitía la conservación de los alimentos a lo largo de grandes períodos de tiempo, haciendo accesibles determinados alimentos a zonas que carecían de ellos. Encontramos como ejemplo el acceso a pescados marinos en zonas del interior peninsular. Si bien la salazón se comienza a utilizar durante

la Edad del Bronce, los primeros comerciantes y distribuidores de salazón en factorías mediterráneas, como en Malaka (actual Málaga), fueron los fenicios hace 2.500 años. La salazón fue cobrando importancia, principalmente durante la época del Imperio Romano, cuando era conocida como salsa menta, y empleada debido a que otros métodos como el ahumado y el secado no eran tan comunes. Las principales factorías de salazón de época romana se encontraban principalmente al sur de nuestra península, como es el caso de Mazarrón, Baelo Claudia, Cartera, Gades y Baessipo, y el garum hispano (una salsa realizada con salazón de pescado realizada en el territorio de Hispania) se convirtió en uno de los productos más valorados en todo el Imperio. La gran importancia de la sal en esta época era tal que en numerosas ocasiones a los soldados romanos se les pagaba con esta, de lo que deriva nuestro término actual de salario (salarium). Y para transportar estas mercancías se utilizaban ánforas de gran tamaño como la que aquí tratamos.

La importancia de las piezas cerámicas como la que aquí nos ocupa, sin embargo, no radica tanto en su valor monetario, escaso, como en la enorme cantidad de información que pueden aportar a los investigadores: la localización de los lugares donde se producían las ánforas y su distribución han supuesto una ayuda inestimable para el estudio de la alimentación y el comercio en la Antigüedad. Esto ha sido posible en gran medida gracias a la información epigráfica que portan estos recipientes cerámicos en su superficie. Consiste generalmente en sellos impresos en una cartela situados sobre las asas, y que suelen referirse a los lugares de fabricación de las ánforas. También pueden llevar inscripciones incisas o pintadas sobre el contenido de las mismas, su valor o el nombre del comerciante. Todo ello constituye un archivo de información económica de inestimable valor histórico. De igual modo, el contexto en el que han sido halladas (en grandes ciudades, en pequeños poblados, en pecios, en zonas de costa, en zonas del interior, etc.) aporta información

sobre las relaciones que estos lugares tenían con los productores de la salazón, así como de los hábitos alimenticios de la población del lugar del hallazgo, lo que se consigue mediante el análisis de los restos encontrados en las ánforas o mediante su comparación con otras de la misma tipología. Su estudio muestra además la evolución de sus usos y costumbres a medida que los contactos entre estas poblaciones se hacían más acusados.

Por otro lado, los pecios hundidos, esto es, los barcos hundidos, han permitido conocer el sistema de carga de las ánforas en sus bodegas, ya que muchos de estos naufragios se encuentran todavía en su posición original y, por tanto, su carga permanece intacta. Gracias a ellos hemos podido ver que durante el transporte por mar las ánforas eran selladas y atadas, pasando una cuerda por sus asas que las unía entre sí y a la nave, quedando completamente aisladas y libres de movimientos que pudieran provocar su rotura o un peligroso movimiento de la carga. La principal vía de transporte era la marítima.

## El mar y los intercambios comerciales

Para comprender el importante papel que el mar jugó en los últimos siglos del primer milenio antes de Cristo y en los primeros del primer milenio de nuestra era, tenemos que acercarnos a la mentalidad de la antigüedad: en este período de nuestra historia el mar constituía un elemento de unión. Si bien en la actualidad el transporte por carretera está ampliamente desarrollado, en la antigüedad, aunque muy desarrollado durante la época romana, el transporte terrestre implicaba enormes dificultades y peligros hasta hace no tantos siglos, a lo que había que sumarle la lentitud de su recorrido debido al estado de los caminos y a la lentitud de los medios de transporte. Es por ello que el transporte marítimo, tanto de pasajeros como de mercancías, se configuró como el más seguro, rápido y confiable, lo que implicó el enorme desarrollo de las técnicas de navegación, el diseño de las naves y la cartografía marítima.

Encontramos dos tipos de navíos en estos momentos: de propulsión mixta, esto es, aquellos que combinan el velamen y los remos para conseguir la fuerza motriz de desplazamiento, y aquellos cuya fuente de movimiento va a consistir fundamentalmente en la propulsión a vela. En este caso nos interesan los segundos, pues son los que se utilizaban para el transporte de mercancías. Las diferencias fundamentales que encontramos entre estas naves y las primeras son principalmente dos; por un lado, las embarcaciones a vela contaban con remos al igual que las de propulsión mixta, pero estos se utilizaban únicamente en la realización de maniobras, como es el entrar en puerto, y para salvar ciertas circunstancias propias de la navegación, como es el superar una tormenta. La otra gran diferencia son las proporciones del casco. Mientras que los navíos movidos a vela y remos eran más bien alargados y con muy poco calado, esto es, con poca profundidad, los barcos de transporte de mercancías tenían una forma más ovalada, con una proporción entre manga y eslora menor y la obra viva del casco bastante mayor, debido fundamentalmente a la existencia de una bodega cerrada donde viajaban las mercancías. Es decir que los barcos que transportaban mercancías eran más anchos y tenían una mayor profundidad para poder beneficiarse de un mayor espacio donde almacenar las mercancías.

Pero a través del mar no llegaron únicamente productos alimenticios: con los intercambios comerciales llegaron numerosas influencias culturales que aportaron toda una serie de técnicas orfebres, agrícolas, cerámicas, etc. que revolucionaron la forma de vida que hasta ese momento existía en la Península, como son por ejemplo la introducción del torno, la costumbre mediterránea del banquete o nuevas formas estilísticas. Por su parte, con la introducción de las nuevas técnicas para trabajar la tierra se incrementó el excedente de producto, lo que permitió el desarrollo de nuevas técnicas para la fabricación de contenedores para esos excedentes, lo que a su vez aportó una gran riqueza técnica al territorio, al tiempo que se incrementaban las relaciones comerciales con estos nuevos extranjeros que