

Qué llevar y cómo transportarlo: enseres de almacenaje en un barco de guerra británico del siglo XVIII naufragado en la Patagonia (Puerto Deseado, Santa Cruz, Argentina)

Mónica Grosso

Recibido 15 de noviembre 2011. Aceptado 29 de marzo 2012

RESUMEN

La corbeta *Swift* era un barco de la Armada Británica comisionado a las Islas Malvinas que en 1770 naufragó en las costas de la actual ciudad de Puerto Deseado (provincia de Santa Cruz). Las particulares condiciones ambientales del sitio permitieron una muy buena preservación de materiales orgánicos, incluyendo gran parte de la estructura de la embarcación. En este trabajo se describen y analizan las características de un conjunto de enseres de almacenaje elaborados con madera -cajas, cajones y armarios- hallados en las dependencias del capitán de la embarcación. La mayoría de ellos fueron encontrados en contextos arqueológicos muy bien definidos y conservando su contenido original. Tratándose de un barco militar de reducidas dimensiones, el espacio a bordo era un factor crítico, lo cual implicaba una selección muy cuidadosa de lo que podía ser transportado. Esto adquiere relevancia al reconocer que la cultura material tiene un rol activo, el cual se basa en la dimensión significativa que poseen los artefactos, y que se manifiesta tanto en la conformación de la identidad de sus usuarios como en los procesos de comunicación social.

Palabras clave: Cultura material; Arqueología de naufragios; Gran Bretaña; Siglo XVIII; Patagonia.

ABSTRACT

WHAT TO TAKE AND HOW TO TRANSPORT IT: STORAGE EQUIPMENT OF AN EIGHTEENTH-CENTURY BRITISH WARSHIP SHIPWRECKED IN PATAGONIA (PUERTO DESEADO, SANTA CRUZ, ARGENTINA). The HMS *Swift* was a British Navy ship serving in the Malvinas Islands, which sank in 1770 off the coast of current-day Puerto Deseado, Santa Cruz Province. The particular environmental conditions of the site preserved the organic archaeological materials, including most of the ship's structure. The goal of this paper is to describe and analyze wooden containers and storage furniture –boxes, chests and cupboards– located in the Captain's quarters. Most were found in well-defined archaeological contexts and still had their original contents. Space on board ship was a critical factor, especially in small vessels like the *Swift*; careful selection of what could be transported was essential. This is relevant when acknowledging that material culture plays an active role in the constitution of users' identities and in processes of social communication. As such, the particular dimensions of artifacts are revealed to be significant.

Keywords: Material culture; Shipwreck archaeology; Great Britain; 18th century; Patagonia.

INTRODUCCIÓN

En 1770, Puerto Egmont era un pequeño asentamiento en el NO de las Islas Malvinas. Su importancia estratégica, sin embargo, era clave en el contexto de la política expansionista británica por su localización próxima a las rutas marítimas hacia el Pacífico. A comienzos del mencionado año, la *Swift*

arribó a Egmont para sumarse a la pequeña flota que allí se encontraba, y allí permanecería durante tres años (The Naval Chronicle 1801: 259). Su capitán, el comandante George Farmer, asumiría como oficial a cargo del apostadero.

La HMS¹ *Swift* era una embarcación que pertenecía a una de las categorías menores en la clasificación

de la Armada Británica en el siglo XVIII denominada *sloop*, comparable con una corbeta de guerra de la Armada Española (Gardiner 1992). Tenía una eslora de 27,8 m, una manga de 7,9 m y estaba tripulada por cerca de un centenar de personas (Lyon 1993). Como todas las embarcaciones oceánicas de su época, ésta era propulsada a vela y estaba construida completamente con madera. Contaba con una bodega y pañoles para el transporte de vituallas y pertrechos, una cubierta inferior, en la que se alojaban los oficiales, los marineros y los infantes de marina, y una cubierta alta, en la que iban dispuestos los cañones; en su parte posterior se encontraban las dependencias del capitán (National Maritime Museum, Greenwich [NMM], Lines & profile plan ZAZ 4672, Decks plan ZAZ 4724).

En marzo de 1770 la *Swift* naufragó frente a las costas de la actual ciudad de Puerto Deseado (provincia de Santa Cruz), luego de encallar en una roca oculta por la marea² (Figura 1). La embarcación se deslizó hacia el fondo de la ría -a unos 15 m de profundidad- con casi todo su contenido a bordo (The National Archives, Kew [NA], ADM 1/5304, Courts Martial: Loss of HMS Swift, 29/09/1770; Gower 1803). La forma en que se produjo el naufragio y las condiciones ambientales de la ría Deseado, caracterizada por la baja temperatura de sus aguas y por la depositación de sedimentos finos, contribuyeron a la preservación de los restos materiales, incluyendo gran cantidad de elementos orgánicos (Grosso 2008; Bastida *et al.* 2011; Elkin *et al.* 2011). Cerca de un 70% de la estructura de la embarcación se ha preservado, la mayor parte de ella, enterrada bajo el sedimento. Aquellos materiales que han quedado expuestos presentan un grado variable de deterioro. Entre la diversidad de artefactos localizados en el sitio se encuentran elementos vinculados a la alimentación, la vestimenta, el armamento, herramientas y mobiliario, entre otros. El sitio *Swift* se destaca especialmente porque presenta

un estado poco frecuente en cuanto a la integridad y coherencia de sus componentes, así como la contemporaneidad de una gran variedad de evidencia material. Todo ello permitió el planteo de diversas líneas de investigación que se encuentran actualmente en curso en el marco del Proyecto Arqueológico *Swift* (Elkin *et al.* 2007, Elkin *et al.* 2011).

SITIOS DE NAUFRAGIO Y CULTURA MATERIAL

La tripulación de una embarcación, en este caso militar -conformada por oficiales, infantes de marina y marineros-, constituía de algún modo una "comunidad cerrada" con características particulares, aunque estrechamente vinculada a la sociedad de la cual provenían sus integrantes (Muckelroy 1978; Adams 2001). Una de estas particularidades es que más allá de la posición que ocuparan los individuos en la escala jerárquica, las relaciones entre ellos estaban constituidas por una compleja trama en función de su variado origen cultural, estatus social, nacionalidad, profesión u oficio y experiencia. El estudio de la cultura material en sitios de naufragio nos permite aproximarnos a la complejidad de dichas relaciones, en las que el lugar de cada persona estaba definido por muchas distinciones que podían ser sutiles (Rodger 1996: 15). Diversos autores han señalado que la relación entre el comportamiento humano y el mundo material no es en absoluto pasiva, ya que los artefactos encarnan en forma tangible relaciones sociales que conllevan actitudes y comportamientos del pasado. Nuestra interacción con ciertas categorías de objetos como entidades materiales es inseparable de nuestras relaciones con ellos como símbolos. Así, los objetos domésticos que nos rodean a diario pueden ser vistos como significativos, como parte de un proceso comunicativo, siendo ingredientes activos de dicho proceso (Csikszentmihalyi and Rochberg-Halton 1981: 73 en Beaudry *et al.* 1991: 154).

La configuración de una embarcación, por otro lado, no sólo indica aspectos funcionales sino también sociales, como ser las divisiones de trabajo, poder y estatus ligados a ellos. La organización interna del espacio revela actitudes hacia una variedad de cuestiones en función de la localización de las actividades a bordo y la cantidad de espacio que conllevan, de acuerdo con las ideas y valores asignados a éstas (Adams 2001).



Figura 1. Localización del lugar del naufragio de la HMS *Swift* en la ría Deseado, en el norte de la provincia de Santa Cruz (dibujo C. Murray).

En este sentido, debemos tener en cuenta, por un lado, que el limitado espacio a bordo de una embarcación constituía un factor crítico que condicionaba las decisiones respecto de lo que podía ser transportado (Lenihan 1983). Estas limitaciones no sólo se referían al cargamento o al equipamiento provistos por la armada, sino también, y particularmente, a los elementos de índole personal. De hecho, los oficiales de mayor rango eran los únicos individuos a bordo que contaban con algún espacio privado para su alojamiento, en el que además podían guardar sus pertenencias. Asimismo, debe tenerse presente que las tripulaciones podían permanecer durante meses, e incluso años, a bordo de una misma embarcación.

Desde esta perspectiva, consideramos de particular interés analizar un conjunto de enseres de almacenaje de madera, conformados por cajas, cajones y armarios, localizados en las excavaciones realizadas en el sector de popa correspondiente a las dependencias del capitán de la *Swift*. Dichos objetos fueron seleccionados entre una gran variedad de elementos encontrados en el sitio por los siguientes motivos: a) provienen de un contexto arqueológico con alta integridad; b) se encuentran en el único sector del barco excavado hasta el momento para el cual puede establecerse una asociación clara con quien lo ocupó; c) se encontraron en general en muy buenas condiciones de preservación y, en la mayoría de los casos, conservaban en gran medida su contenido.

A continuación, a partir de la descripción de los armarios, cajas y cajones, se analizan las características de su manufactura, las maderas empleadas, la presencia de marcas de identificación, así como su localización espacial y los materiales asociados a ellos. Las variables consideradas permitirán evaluar la calidad de las piezas, la inversión de energía puesta en su elaboración, el empleo de técnicas y estilos vigentes de acuerdo con las tendencias de la época, los usos a los que fueron destinados y su posible asociación con tripulantes específicos. Se discute esta información en relación con la figura del capitán de la *Swift* -el comandante Farmer-, el contexto de la vida a bordo, así como en el histórico y social más amplio.

DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LOS ENSERES DE ALMACENAJE

Se estudiaron un total de seis enseres: dos armarios, dos cajones y dos cajas. En las Tablas 1 y 2 se indican sus dimensiones y los sistemas de ensamblaje utilizados en su elaboración, mientras que a continuación se presenta en forma sintética el análisis de sus características (Grosso 2011). Cabe señalar que en ninguno de los casos se han preservado elementos metálicos como clavos, herrajes de refuerzo, bisagras, manijas, cerraduras y bocallaves, los cuales se evidencian por la presencia de improntas, marcas, orificios, concreciones y/o restos de óxidos.

Cajas

La caja INA 145 fue construida en forma relativamente sencilla, si bien presenta ciertos rasgos de interés (Figura 2). Se observa el uso de ensamblajes de solapa, que ofrecen una mayor superficie de

Identificación		Dimensiones (mm)			Espesor máx. componentes (mm)		Tipo de ensamblaje / elementos de unión	
		Largo	Ancho	Alto	Laterales	Base	Entre laterales	Entre base y laterales
Cajas	INA 145	440	220	110	12	10	de solapa / clavos	unión a tope / clavos
	INA 315	490	405	295	15	—	de lazos vistos	unión a tope / clavos
Cajones	INA 167	650	440	350	20	20	de solapa / clavos	unión a tope / clavos, refuerzos
	INA-NR 021	800*	520	430	25	25	de solapa / clavos	a tope / clavos, refuerzos

* Corresponde al sector que se ha preservado.

Tabla 1. Dimensiones y sistemas de ensamblaje de cajas y cajones.

Identificación		Dimensiones (mm)			Espesor máx. (mm)		Tipo de ensamblaje / elementos de unión
		Fronte	Prof.	Alto	Laterales	Estantes	
Armarios	INA-NR 003*	1500	70	90	25	20	a tope (excepto parte superior machihembrada) / clavos
	INA 379	500	65	95	30	13	a tope / clavos

* Valores aproximados.

Tabla 2. Dimensiones y sistemas de ensamblaje de armarios.

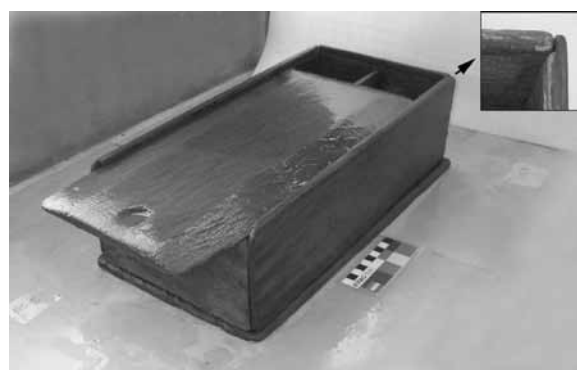


Figura 2. Vista general de la caja INA 145 y detalle de la unión de solapa entre laterales (fotos M. Grosso).

contacto y por lo tanto permiten uniones más firmes que aquellas realizadas simplemente a tope (donde el canto de un lado se une directamente a la cara del otro). Presenta detalles decorativos en la forma de los cantos redondeados de la base y de la parte superior de los laterales; asimismo, la base se excede unos milímetros en sus dimensiones respecto del resto de la caja. La tapa posee un bisel en tres de sus lados y una muesca para facilitar su deslizamiento. La madera con la que fue elaborada fue identificada como *Quercus* sp. (n.v. roble)³. Este género comprende maderas duras, muy resistentes y durables, relativamente fáciles de trabajar, y que permiten una muy buena terminación natural. En función de estas propiedades, distintas especies de roble han sido históricamente empleadas para una amplia diversidad de usos, como por ejemplo en la construcción de embarcaciones, pilotes de muelles, pisos, muebles de calidad, duelas de toneles y mangos de herramientas (Cozzo 1956).

La caja INA 315 (Figura 3) se destaca dentro del conjunto analizado por las características de su manufactura y los detalles de terminación, incluyendo el uso de ensamblajes de cola de milano que, en este caso, al ser múltiples y sucesivos, conforman uniones denominadas "de lazos" (Rodríguez Bernis 2006: 154-155). Las proporciones empleadas en su elaboración indican un trabajo de buena calidad. Este tipo de ensamblaje resulta muy resistente para unir piezas sometidas a fuerzas opuestas. Este fue el único caso de todos los aquí analizados en el que los componentes permanecieron firmemente unidos hasta el momento de su hallazgo. Los componentes del resto de las cajas y cajones se mantuvieron en su posición sólo gracias al sedimento acumulado, ya que los elementos metálicos de fijación se habían corroído por completo.

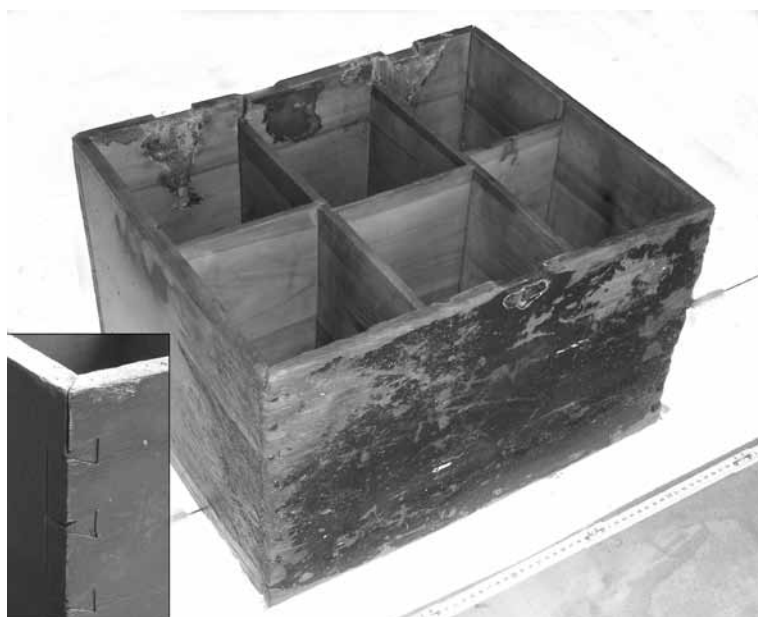


Figura 3. Caja INA 315, sin la tapa. Detalle del ensamblaje de lazos (fotos D. Vainstüb).

La tapa de la caja INA 315 está compuesta por dos tablas; no se ha podido observar evidencia que indique de qué modo se encontraban unidas. Ésta se articulaba con la tabla que componía el fondo de la caja mediante un par de bisagras. En su frente contaba con una cerradura con bocallave (herraje que protege la madera que rodea el orificio por el que se inserta la llave), probablemente de aleación de cobre. El exterior de la caja fue recubierto con pintura, la cual se ha preservado en forma desigual. En su interior tiene seis compartimientos de similar tamaño, formados a partir de cinco tablas de madera unidas -entre sí y al interior de la caja- por medio de rebajes y clavos. La madera utilizada, identificada como afín a *Pinus sylvestris* (n.v. pino escocés) es el pino con mayor distribución en Europa. Resulta muy fácil de trabajar y de pulir y es resistente, si bien presenta mediana duración a la intemperie. Es una madera apropiada para todo tipo de cajonería fuerte, ya que permite ser clavada cerca de sus bordes (Dallimore y Jackson 1931: 459-460; Cozzo 1956: 178-180, 206). Forrest (2006: 11) señala que hasta el siglo xx el pino fue usado en la elaboración de los muebles más económicos -que a menudo eran pintados- y en los marcos o carcasas de muebles más caros.

Cajones

Al observar las piezas INA 167 e INA-NR 021, es notable un aumento en sus dimensiones, así como en el espesor de las tablas de madera y en la sección de los clavos respecto de los de las cajas, por lo que fueron identificados como cajones (Figuras 4 y 5). Se observa también el uso de herrajes metálicos de refuerzo en las uniones, así como de manijas en los laterales. Los ensamblajes utilizados en los laterales son del mismo tipo que los descritos para la caja INA 145. En función de sus características generales se trata de piezas robustas con gran capacidad de almacenaje. Ambos cajones contaban con tapas planas, lo cual contribuiría a la versatilidad de uso, por ejemplo como asiento o mesa (cf. Richards 1997: 87).

En el cajón INA 167, tanto la base como la tapa están conformados por dos tablas; en el primer caso estaban unidas entre sí por dos varillas (evidentes por su impronta y los orificios de los clavos que las sujetaban) ubicadas en sendos extremos de la tapa, de modo que cuando ésta se cerraba las varillas quedaban por fuera del cuerpo del cajón. La tapa se encontraba articulada con el fondo por medio de dos

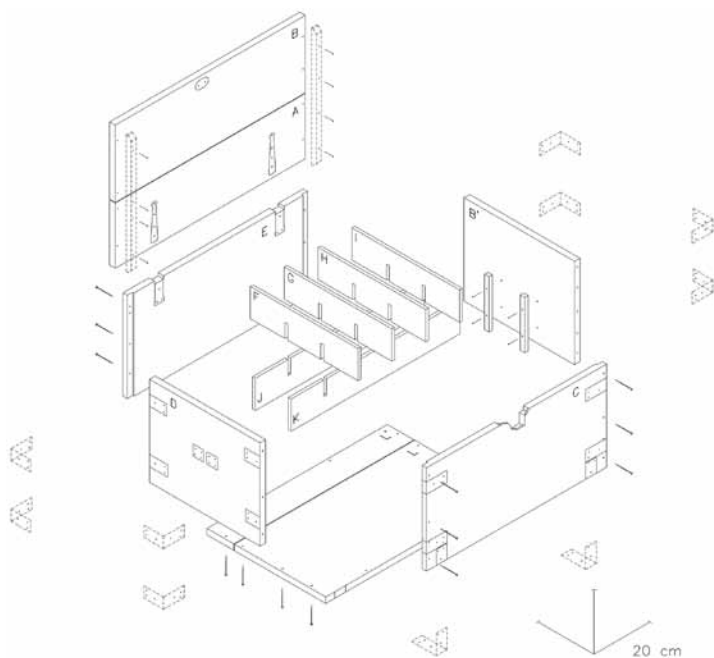


Figura 4. Vista explotada del cajón INA 167 realizada en base al relevamiento de sus componentes (dibujo C. Murray).



Figura 5. Parte preservada del cajón INA-NR 021. Hacia la izquierda puede verse parte de la tapa (foto C. Murray).

bisagras -cuyas concreciones permiten apreciar cierta ornamentación en su forma, la cual parece constituir el único detalle decorativo que se observa en esta pieza-, y cerraba mediante una cerradura. En su interior poseía 15 compartimientos, los cuales estaban conformados por seis tablas ensambladas entre sí mediante rebajes. Estos divisores se apoyaban en varillas que estaban clavadas al interior de los laterales de la caja, por lo que serían fácilmente removibles.

Si bien el cajón INA-NR 021 se encontró fragmentado, el sector preservado permitió realizar una caracterización apropiada. La tapa se articulaba mediante bisagras y, al igual que en el caso anterior, contaba con una varilla de madera clavada en su extremo.

En el lateral se distinguen las improntas de una manija metálica oval y de un par de marcas de forma rectangular -en todos los casos asociadas a orificios de clavos-, las cuales indicarían que en algún momento se realizó un reemplazo de las manijas. No se registra evidencia de cerradura, aunque ésta podría haber estado ubicada en el sector del cajón que no se ha preservado. En su interior posee un pequeño compartimiento formado por dos tablas unidas mediante machihembrado y sostenidas al interior por rebajes. Se distinguen aún restos de la pintura que cubría el interior y el exterior del cajón. El cuerpo presenta una forma trapezoidal (la base tiene un ancho mayor que la tapa), el cual podría corresponder a un tipo particular de tradición constructiva, ejemplos de la cual se han citado en naufragios del siglo XVI (Richards 1997: 91). De acuerdo con sus características y con las particularidades de su contenido (en función de lo que se indica más adelante), la denominación específica más apropiada para esta pieza sería la de "arcón" o "baúl" (Rodríguez Bernis 2006).

Cabe señalar, por último, que ambos cajones fueron elaborados con maderas de pináceas; grupo anatómico que comprende pinos, abetos, cedros, alerces y piceas (Johnson 1980: 70).

Armarios

En el sitio fueron localizados dos armarios, identificados como INA 379 e INA-NR 003. Las desiguales condiciones de preservación en que se encontraban -en función de su contexto de depositación- permitieron analizar con mayor detalle al primero de ellos. Su cuerpo principal está compuesto por el fondo, el lateral derecho, la parte superior y la puerta. Cada uno de estos elementos está conformado por dos o tres tablas. Un mamparo del barco hacía las veces del lateral restante. Las tablas que componían la puerta estaban unidas entre sí por listones de madera clavados. El marco de la puerta fue moldeado; en él se distinguen marcas que indican el lugar en donde se ubicaban las bisagras que sostenían la puerta. En el lado opuesto de la puerta se distingue un orificio calado e improntas que indican que poseía una bocallave y una cerradura, ninguna de las cuales se ha preservado. En el interior del armario se contabilizaron cinco estantes, tres de ellos calados para alojar piezas de vajilla (Figura 6). Cada uno de los estantes está compuesto por tres tablas clavadas a varillas de

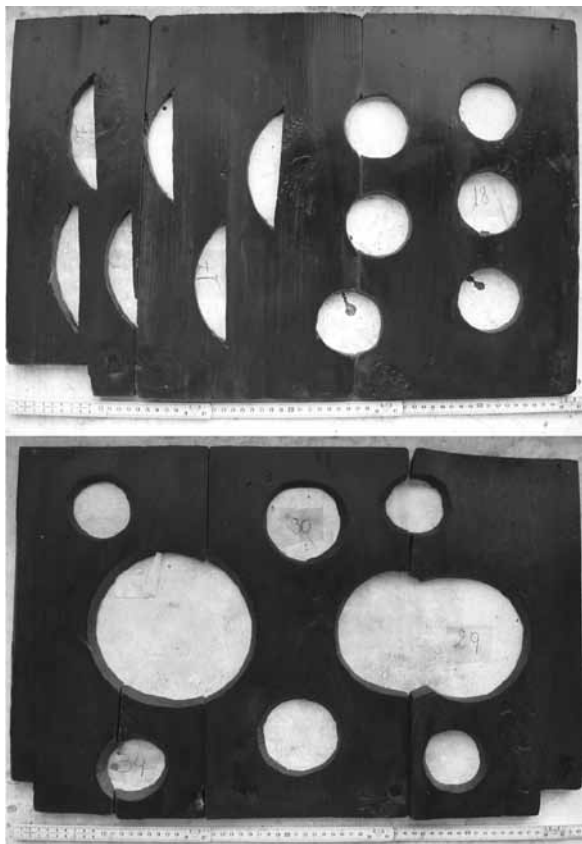


Figura 6. Dos de los estantes calados del armario INA 379 (foto M. Grosso).

madera ubicadas en el interior del armario y todos presentan sus cantos visibles redondeados. Una pintura de tonalidad oscura cubre la superficie exterior de la puerta, los marcos, el interior del fondo, la cara y el canto visibles de los estantes y, en forma parcial, las maderas que conforman la parte superior del mueble. En su conjunto, los distintos elementos componentes de este armario suman cerca de 60 piezas.

El armario INA-NR 003 estaba conformado por un fondo, dos laterales y la parte superior. Cuatro tablas ubicadas en sentido horizontal formaban el fondo, y otras tres, dispuestas en sentido vertical, cada uno de los laterales; todas ellas estaban unidas a tope mediante clavos de hierro. En ambos laterales, la tabla contigua al fondo presenta en su canto inferior una formatización a modo de pie. La parte superior del mueble estaba conformada por otras dos tablas, ensambladas entre sí mediante machihembrado. Este tipo de unión resulta más prolija que la unión a tope -si bien no necesariamente más resistente-, por lo que podría haber sido realizada para dar una mejor terminación en una parte del mueble que se encontraría a la vista. El armario contaba con al menos dos estantes en su parte superior, uno de los cuales fue calado para alojar vasos y copas (Figura 7). La parte inferior estaba subdividida verticalmente y, a su vez, en su lado derecho

presentaba un estante. Es probable que este mueble contara con otros componentes, que no se preservaron.

Ambos armarios fueron construidos en forma muy simple, ya que en su mayoría fueron utilizadas uniones a tope fijadas por clavos. Los calados de los estantes -realizados con el fin de inmovilizar la vajilla ante los típicos movimientos ocasionados por la navegación- presentan además ciertas irregularidades en su elaboración. Asimismo, en el caso del INA 379, más allá de la presencia de algunos detalles decorativos (como las molduras del marco y la pintura), se observa que la cara interior de las tablas que componen los estantes, la puerta y el fondo no fueron terminados con el cuidado que presentan las partes más visibles de este mueble.

El uso de un mamparo del barco como lateral del armario INA 379 es un claro indicio de que fue construido especialmente para el lugar que ocupaba en la antecámara del capitán. Las distintas formas que presenta el calado de los estantes señalan asimismo que fueron realizados a medida para la vajilla que contenían. Algunas de las tablas componentes del armario INA-NR 003 presentan falsas escuadras que podrían corresponder con la disposición de la cubierta y los mamparos, lo que indicaría que este armario también fue construido *ad hoc*.

Las maderas empleadas en la elaboración de ambos muebles fueron identificadas como pináceas; específicamente en el caso del armario INA 379 se determinó como afín a *Picea excelsa* (n.v. abeto). Este es un tipo de madera liviana que resulta resistente y flexible; es fácil de trabajar cuando está libre de nudos, y se pule y lustra bien. Es frecuente, sin embargo, que presente mucha nudosidad, tal como sucede en el caso analizado. Habitualmente se la ha empleado para cajonería, embalajes, encofrados y muebles de tipo económico (Dallimore y Jackson 1931: 328; Cozzo 1956: 181-183, 206).



Figura 7. Algunos de los estantes y laterales del armario INA-NR 003 (foto C. Murray).

CONTENIDO DE ARMARIOS, CAJONES Y CAJAS

En los armarios aquí analizados se encontraba concentrada la mayor cantidad de objetos vinculados con el servicio de mesa hallados hasta el momento en el sitio; algunos de ellos estaban aún ubicados dentro de los calados realizados en los estantes para contenerlos. El conjunto de ítems incluye 74 piezas completas -así como algunos fragmentos- de bols, platos, fuentes, jarras y teteras de cerámica y de porcelana. En menor medida se hallaron vasos, copas y botellas de vidrio, como así también otros objetos de variada índole. Entre estos últimos se pueden mencionar un collar de perro, un candelero, una hebilla de pantalón y un afilador -posiblemente para navajas de afeitarse.

Las características de los conjuntos artefactuales vinculados con el servicio de mesa fueron ampliamente descritas en otro trabajo (Elkin *et al.* 2011), por lo que aquí sólo señalaremos algunos aspectos relevantes. Con respecto a la cerámica y a la porcelana, pueden identificarse dos grupos principales:

- a) de estilo inglés. Incluye cerámicas *stoneware* de distintas clases, *creamware* y *slipware* de fabricación inglesa. Las principales formas representadas son teteras, tazas, jarras, platos y fuentes.
- b) de estilo oriental. Comprende piezas de porcelana y cerámica *earthenware* y algunos tipos de cerámica *stoneware*. Las formas principales representadas son teteras, platos y bols de diverso tamaño, incluyendo dentro de estos últimos los típicamente utilizados en el servicio de té. Se han identificado piezas provenientes tanto de Oriente (probablemente de China) como de Inglaterra.

La porcelana china ha sido largamente reconocida como la cerámica de más alta calidad, siendo a lo largo de los siglos utilizada por la realeza y las elites, tanto en China como en otros países. Durante el siglo XVIII, podía encontrarse en Inglaterra vajilla importada de Oriente, como así también reproducciones e imitaciones locales que fueron, en forma gradual, cada vez más accesibles a las clases medias (Noël Hume 1982; Staniforth y Nash 1998). Asimismo, los tipos de cerámica inglesas hallados a bordo de la *Swift* corresponden a los utilizados por estas últimas y no representan necesariamente un lujo (Elkin *et al.* 2007: 55).

Las copas y vasos hallados en los armarios de la *Swift* son en general de un estilo muy simple, consistente -cronológica y culturalmente- con la época, si bien para este momento ya se empleaban diversas técnicas decorativas sobre vidrio que en el conjunto de la *Swift* no se observan (Elkin *et al.* 2007: 55). Algunas de las botellas de sección circular y de los vasos contenían semillas de mostaza y, en menor medida, granos de pimienta. Otros objetos vinculados con el servicio de mesa que podrían haber estado asociados a uno de los armarios son un soporte para condimentos y/o especias y mangos de cubiertos.

El cajón INA 167 contenía trece botellas de sección cuadrada, hombros redondeados y cuello muy corto, del tipo conocido como "de ginebra". El análisis de una muestra de su contenido indicó la presencia de etanol, pero no fue posible precisar de qué tipo de bebida alcohólica se trataba (Elkin *et al.* 2007: 48). La forma cuadrada de estas botellas se debía, precisamente, a que solían ser almacenadas y transportadas en este tipo de cajones de madera -que contenían doce o quince botellas- (Van den Bossche 2001: 136), cuya presencia se ha reportado también en otros sitios de naufragio (*cf.*, Nash 2001: 127-128). Este tipo de botellas también eran denominadas *case-bottles*, ya que la palabra inglesa *case* refiere a una caja o contenedor (Nash 2001: 130; Van den Bossche 2001: 136).

La caja INA 145 se encontraba prácticamente vacía, excepto por pequeños fragmentos de fibra vegetal retorcida en forma similar a un cabo. En función de sus características formales y de la madera con la que fue realizada (roble), es similar a los tipos que los anticuarios identifican como caja de velas (*candle box*) o bien como yesqueros (*tinder box*). Otra posibilidad es que se trate de una caja de escritura (*writing box*) (*cf.* Molaug 1998: 166-167). Por el momento no hay evidencia suficiente que apoye alguna de estas interpretaciones.

En sólo tres de los compartimientos de la caja INA 315 se halló algún contenido, principalmente de origen orgánico (Elkin *et al.* 2011), entre los cuales se encontraban semillas de nuez moscada (*aff. Myristica fragrans*) y posiblemente pasas de uva (*Vitis* sp.), pequeños fragmentos de copal, así como fragmentos de corteza y rizomas. Estos últimos estaban dentro de un pote cerámico cuya tipología corresponde a aquellos utilizados en la época por los boticarios para la venta de ungüentos medicinales (Noël Hume 1982: 204). En uno de los compartimientos de la caja se halló una pequeña botella de vidrio que contenía cloruro mercurioso, sustancia que era usualmente empleada para el tratamiento de la sífilis.

Las características de los objetos encontrados en el interior del cajón INA-NR 021 parecen indicar que se trata del típico arcón o baúl utilizado por los marinos para guardar y transportar sus pertenencias. Dentro del compartimiento localizado en su interior se hallaron tres pequeños mangos de madera, posiblemente de barrenas, de acuerdo con lo señalado para las piezas iguales provenientes de los sitios de naufragio de los barcos ingleses *Boscawen* y *Betsy*, y del norteamericano *Defence*, todos ellos del siglo XVIII (Grant 1996; McDermonnt 2000). En algunos de estos casos se observan, al igual que en uno de los ejemplares de la *Swift*, un par de letras incisas, las cuales podrían ser interpretadas como las iniciales del nombre de su propietario (McDermonnt 2000: 193). El libro de revista de la última dotación de la *Swift* no registra, sin embargo,

nombres que correspondan a estas iniciales (NA ADM 33/688. Ships' muster books: Swift, 1769-1770).

Otros objetos hallados en el cajón fueron una hebilla metálica de zapato, dos botellas de sección cilíndrica, un fragmento de calabaza (aff. *Lagenaria siceraria*; Rodríguez 2011) y la mitad de un coco, ambos representados por su corteza. En cualquiera de los casos podrían haber sido utilizados como cuencos para beber (cf. Lavery 1988: 113), o bien pudieron haber sido conservados como una curiosidad, tal como en el caso del caracol "Cauri" (*Cypraea* sp., proveniente del Pacífico) que también se hallaba allí, y que era un habitual objeto de colección en la época (cf., Campbell y Gesner 2000: 135). El compartimiento de mayor tamaño del arcón corresponde al sector que se preservó sólo parcialmente, por lo que es posible que parte de su contenido se haya perdido. Allí se encontraron diversos elementos (Grosso 2011), tales como un pasador -herramienta utilizada para abrir los cordones de los cabos a fin de realizar nudos o uniones entre ellos-, fragmentos de un contenedor cerámico con restos de resina y un fragmento de calcita. También se localizó un jarro de madera elaborado con duelas, con un asa y una tapa cuyo uso, de acuerdo con la evidencia arqueológica proveniente de embarcaciones europeas del siglo XVIII, parece haber sido muy extendido entre los tripulantes. Al respecto, Lavery (1988) ha señalado -refiriéndose en particular al HMS *Invincible*- que se trataría de una de las pocas posesiones personales que habrían llevado los marineros para sus comidas. En muchos de los casos observados, estos jarros tenían algún tipo de marca incisa o decoración asociada con su usuario o propietario, incluyendo al Almirantazgo Británico (Lavery 1988: 113; Switzer 1998: 190; Weinstein 2005: 427, 450, 452). En el caso de la *Swift*, las únicas marcas que se observan consisten en una serie de líneas paralelas incisas en ambos lados del asa.

VIDA A BORDO Y SIGNIFICADOS DE LA CULTURA MATERIAL

En los barcos militares del siglo XVIII, la superficie del área ocupada por las dependencias del capitán contrastaba notoriamente con el espacio disponible para el resto de los tripulantes (ver varios ejemplos en Renner 1987: 13-14). Para la *Swift* se ha determinado (utilizando datos arqueológicos y documentales) que Farmer disponía de una superficie total de aproximadamente 28 m², contando la cámara, la antecámara y el camarote (Figura 8), a lo cual debe sumarse un pequeño depósito de uso exclusivo en la bodega. El capitán pasaba la mayor parte del tiempo a bordo en dichas dependencias, ya que era el lugar en donde trabajaba, descansaba y comía; era también el lugar en donde se reunía con sus oficiales (Lavery 1988:

83). Los camarotes de los oficiales mayores tenían en promedio unos 2,80 m², por lo que es probable que sólo pudieran alojar una litera y un arcón o baúl con sus pertenencias. No obstante lo reducido del espacio, disponer de un camarote a bordo era algo muy apreciado; el espacio privado era un concepto que se estaba valorizando cada vez más en las clases sociales superiores de la sociedad inglesa durante este período (Rodger 1996: 66). Los marineros, por su parte, contaban tan sólo con la superficie necesaria para desplegar las hamacas de lona en las que dormían (y que debían ser retiradas cuando no estaban en uso).

Existe amplia información histórica en los archivos del Almirantazgo, en la forma de registros, cartas y otros documentos, relativos a diversidad de cuestiones vinculadas con la vida naval: la composición de la dotación de sus barcos, las órdenes asignadas a sus oficiales, el tipo y la cantidad de alimentos y bebidas, así como otros pertrechos provistos (Rodger 1996). También se cuenta con relatos y diarios de navegantes que refieren a otros variados aspectos de la vida a bordo. Sin embargo, respecto de ciertas cuestiones de la vida diaria se dispone de escasas referencias, sobre todo al tratarse de embarcaciones de rangos menores, y particularmente en relación con asuntos que resultaban familiares por lo cotidiano (cf. Renner 1987: 80). Una de estas cuestiones es el acondicionamiento interno de las dependencias de los oficiales. Al respecto, Rodger (1996: 67) indica que, más allá del equipamiento provisto por la Armada, el capitán solía amueblar sus dependencias de acuerdo con su gusto y posibilidades

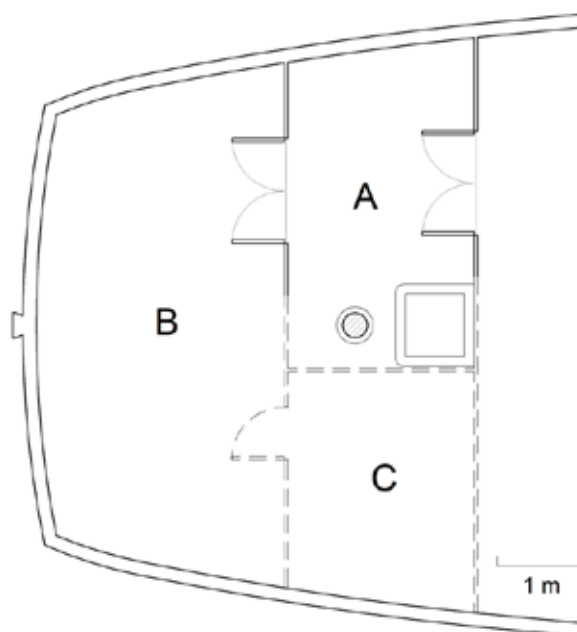


Figura 8. Plano de las dependencias del capitán sobre la base de los relevamientos arqueológicos. Con línea punteada se indica la reconstrucción hipotética de los sectores no preservados, realizada sobre la base de los planos de cubierta. A: antecámara, B: cámara, C: camarote (dibujo C. Murray).

económicas. Desde ya existían ciertas diferencias en cuanto a preferencias, pero se esperaba que al menos el acondicionamiento de su interior fuera acorde con el rango que portaba quien lo ocupaba. Cabe señalar al respecto que, para mediados del siglo XVIII, la Armada constituía una carrera abierta al talento, en la que hombres de pasado bastante humilde pudieron alcanzar cierto rango (Rodger 1996: 253-254). Este fue el caso de conocidos marinos como el capitán Cook (Lavery 1988: 84), pero también de otros que no llegaron a ser tan famosos.

Podemos pensar, asimismo, que en la forma en que un capitán amueblaba y decoraba sus propias dependencias entraban en juego no sólo las posibilidades económicas sino también una serie de ideas acerca del confort asociadas a las elites de Inglaterra. El contacto con las culturas y los productos de diversas partes del mundo, especialmente de Oriente y del Nuevo Mundo, había llevado a la incorporación de alimentos, materias primas y manufacturas que condujeron a la demanda de bienes de consumo y al surgimiento del gusto por el lujo (Berg y Eger 2007). Nuevas costumbres y vestimentas, nuevas formas de concebir los espacios habitados y nuevos estilos decorativos eran así adoptados para afirmar y reforzar la posición social de las clases superiores (cf. Harrington 1989). En lo que respecta a la decoración de interiores en particular, mientras que el siglo XVII se había caracterizado por una gran sobriedad, en el siglo siguiente surgen célebres decoradores y mueblistas como Chippendale, Adams, Heppelwithe y Sheraton, quienes impusieron una variedad de estilos (entre ellos el rococó, el chino y el gótico). Ejemplo paradigmático es la obra que Chippendale publicó en 1754 destinada a “mejorar y refinar el gusto de los contemporáneos”; su trabajo definió lo que se dio en llamar la época de oro de la ebanistería (Verrié 1954: 70, 91-92).

Volviendo a la *Swift*, ¿qué nos indican las evidencias materiales relativas a las dependencias del capitán Farmer? Podemos considerar también aquí otros elementos que formaban parte del mobiliario: además de los armarios y cajones descritos, fueron extraídos del sitio una mesa y dos caballetes. El análisis de los conjuntos reveló que los tipos de madera y las técnicas de trabajo empleados resultan en general adecuados para su uso (cf. por ejemplo Forrest 2006: 22), si bien no se destacan particularmente por sus cualidades estéticas, e incluso su manufactura puede presentar evidencias de un trabajo no muy cuidado. Una excepción podría ser la caja INA 315, por el tipo de ensamblajes empleados, así como por la disposición de sus divisores internos y el uso de una bocallave de aleación de cobre. De todos modos, es evidente que en ninguno de los casos nos encontramos frente a un trabajo de ebanistería, entendida ésta como la carpintería de piezas de calidad, ni tampoco los estilos son particularmente

representativos de aquellos en boga en este momento (Grosso 2011). Esta situación puede contrastarse con la observada en el *Besty*, un mercante al servicio de la Armada Británica de similares dimensiones que la *Swift* (Renner 1996 en Grosso 2011), donde el mobiliario hallado en las excavaciones arqueológicas de la cabina de su capitán sí responde a dichas tendencias. Esto indica que habría sido posible esperar el uso de mobiliario de estilo en embarcaciones de pequeña envergadura, y no sólo en aquellas de mayor tamaño, comandadas por oficiales de alto rango. La obtención de mayor información documental permitirá focalizarnos entonces en torno a quienes ocuparon dichas dependencias en el *Besty*; mientras que más adelante volveremos a la figura del capitán de la *Swift*.

Por otro lado, nos preguntamos si los objetos a los que aquí referimos formaban parte de las pertenencias del capitán Farmer ya que, como hemos mencionado anteriormente, era habitual que el Almirantazgo Británico equipara sus embarcaciones con ciertos elementos. Estos eran habitualmente identificados mediante una marca incisa con forma de flecha, conocida como *broad arrow* o flecha del Almirantazgo. Del total de muebles y enseres de almacenaje analizados, esta marca sólo se encontró en la mesa, por lo que los caballetes, los armarios, los cajones y las cajas –así como su contenido– habrían pertenecido a George Farmer. También nos preguntamos si es posible que el armario INA 379, construido en uno de los mamparos del barco (Figura 9), se encontrara allí antes de la llegada de Farmer. Debemos tener en cuenta, en este sentido, que los mamparos del barco eran desmontables a fin de que, en caso de enfrentamiento armado,

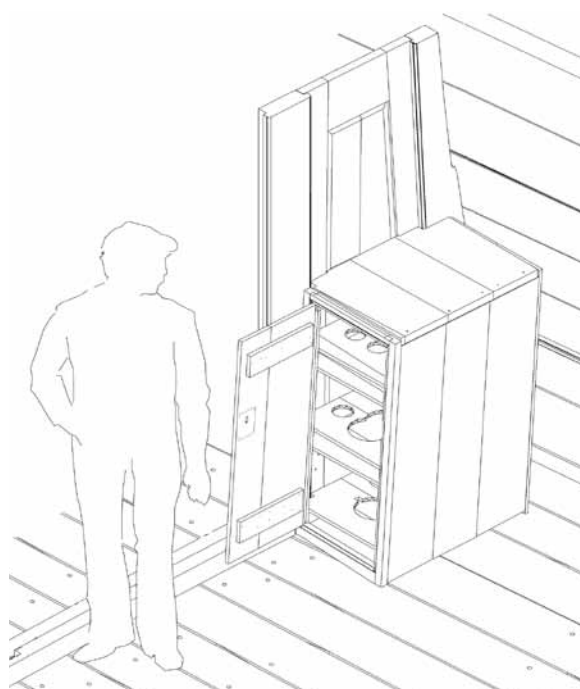


Figura 9. Dibujo del armario INA-NR 021 *in situ* (dibujo C. Murray).

se pudieran desplazar los cañones para ser disparados desde la popa (Lavery 1984). Este armario estaría, por lo tanto, impidiendo su movilidad; de este modo se habrían contravenido las regulaciones del Almirantazgo, que prohibían alterar “cabinas, mamparos y pañoles” (*Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea 1757*: 26). En consecuencia, es muy probable que su construcción haya sido ordenada por Farmer poco antes de partir hacia Puerto Egmont. Su elaboración relativamente rústica indicaría un trabajo expeditivo, o bien el empleo de mano de obra no calificada para una labor de este tipo. Otro tanto puede decirse respecto del armario INA-NR 003.

En cuanto a los objetos contenidos dentro de los enseres analizados, es llamativa, por un lado, la diversidad en el tipo de ítems almacenados, especialmente en el caso del arcón INA-NR 021. Esta parece haber sido, sin embargo, una práctica habitual en función de las necesidades de espacio a bordo (cf. Molaug 1998: 167; Gardiner 2005: 661-670) que, tal como se ha indicado, constituía un factor crítico. Por otro lado, es notable la cantidad y variedad de vajilla transportada en los armarios, ya que su número parece exceder ampliamente lo necesario para el uso de una persona. Se ha estimado, por lo tanto, que la vajilla estaba destinada a la vivienda que Farmer ocuparía al asumir el mando de Puerto Egmont (Murray *et al.* 2002: 110-111), donde podría recibir a otros oficiales.

En este punto, cabe referirnos al trabajo de Dellino-Musgrave (2005), quien analiza el tipo, cantidad y calidad de la vajilla de cerámica y porcelana hallada en la *Swift* en el marco del contexto social británico del período. En su trabajo, indica que entre los valores y predilecciones culturales que caracterizaron las últimas décadas del siglo XVIII podía verse un creciente refinamiento en las costumbres de mesa, lo cual se reflejaba en las características de los bienes consumidos. El uso de vajilla oriental o de tipos similares a ella producidos en Inglaterra identificaba el “gusto” británico de la época. De este modo, rutinas vinculadas a las comidas, así como particularmente al servicio de té, se asociaban a estándares de vida que se consideraban conductas socialmente apropiadas. Esto sucedía tanto en Inglaterra como en sus lejanas colonias de América o Australia, y evidentemente también a bordo de los barcos de Su Majestad, donde la práctica de estas costumbres entre los oficiales de la Armada contribuía a mantener los valores británicos.

En este sentido, Beaudry y otros (1991) señalan que los artefactos, como símbolos, fijan en sus usuarios y/o propietarios ciertos atributos específicos de la cultura, por lo que constituyen su “parte visible”. A través de una variedad de signos, incluyendo objetos, gestos y posturas, comunicamos a aquellos con quienes interactuamos quiénes somos. Por lo tanto, el proceso de “decodificar” la apariencia de otros está basada en la

interpretación de símbolos visibles, tales como formas de vestir, adornos del cuerpo, y por supuesto, el comportamiento de las personas. En función de esto, al analizar el uso de ítems materiales podemos comenzar a entender los modos en que los individuos constituyeron su identidad cultural y personal. De acuerdo con Jenkins (2004), entendemos la identidad como el proceso de socialización e interacción por el cual los individuos se definen a sí mismos y a otros a lo largo de su vida: quién es uno y quiénes son los otros. Así, la comparación entre individuos, entre grupos, y entre individuos y grupos tiene lugar mediante el establecimiento de relaciones de similitud y diferencia, cuyo interjuego es clave en toda identificación. La constitución de la identidad siempre es interaccional, se ubica en la práctica y conlleva negociaciones y transacciones. Nunca es unilateral, ya que -tanto la identidad individual como la colectiva- conlleva un proceso de definición interna (autoidentificación) y externa (por otros). De este modo, no es suficiente con afirmar nuestra identidad, sino que ésta debe ser validada por aquellos con quienes tratamos. Asimismo, cabe señalar que diferentes dimensiones de identidad -edad, clase, oficio, etc.- se activarán en diferentes contextos sociales (Jones 1999).

Jones (1999) señala que la construcción de la identidad está basada en las disposiciones compartidas del *habitus* (*sensu* Bourdieu 1977). Generadas por las condiciones constitutivas de un ambiente social particular, estas disposiciones hacia ciertas percepciones y prácticas (e.g., las vinculadas a la vida a bordo, a los gustos, etc.), son estructuradas y estructurantes, es decir, funcionan como principio de generación y estructuración de prácticas sociales y relaciones sociales, y caracterizan un modo de vida particular. La cultura material participa en la formación del *habitus*, cumpliendo un rol en la estructuración de las prácticas sociales. Así, la materialidad del espacio posee un papel importante en las rutinas de la interacción diaria: el diseño de las embarcaciones y su organización interna implican la segregación física de áreas de trabajo y descanso, así como diferencias formales e informales en las relaciones personales entre oficiales y marineros (Flatman 2003). En este particular contexto militar, tanto los objetos como las costumbres y rutinas en las que se utilizaron permitirían fortalecer los vínculos entre grupos de oficiales, a la vez que marcar diferencias de estatus; de este modo, servían para reforzar la autoridad. Podemos ver así cómo estos elementos habrían desempeñado un papel importante en la negociación diaria de intereses (de estatus social, de autoridad) que tenía lugar a bordo de embarcaciones como la *Swift* (Beaudry *et al.* 1991; Dellino-Musgrave 2005).

Volviendo a aquello transportado por el capitán Farmer en sus dependencias, cabe señalar que, si bien el Almirantazgo se ocupaba de que toda la dotación de

una embarcación contara con los alimentos, bebidas y medicinas necesarios, los oficiales tenían la posibilidad de llevar suministros adicionales para su consumo personal. Esto explicaría la presencia del cajón con bebidas alcohólicas (INA 167), cuando habría sido más económico y práctico almacenarlas en toneles en la bodega del barco.

Resulta evidente que Farmer también se aseguró de poder contar con otros elementos que consideraba necesarios. Puede citarse al respecto la correspondencia intercambiada con el Almirantazgo, en la que Farmer solicita la provisión de mostaza, la cual le es negada debido a que no formaba parte de los productos habitualmente provistos de acuerdo con la misión a la que estaba destinada la *Swift* (NA ADM 111/65. Victualling. Board and Committees 1769). Sin embargo, de algún modo pudo asegurarse de su provisión, ya que, como hemos visto, dentro de uno de los armarios se encontraron varias botellas y vasos que contenían dichas semillas.

Otro tipo de provisiones que también habrían sido consideradas de importancia fueron aquellos frutos y semillas contenidos en la caja INA 315, la cual contaba con una cerradura, y que además se destacaba por su manufactura. Esta práctica podría ser similar a la mantenida de los hogares de mediados del siglo XVIII, donde era común el uso de cajas con pequeños compartimientos para el almacenaje de diferentes tipos de especias o condimentos habituales en los servicios de mesa (Forrest 2006: 22). Algunos de los restos botánicos hallados en la mencionada caja podrían, asimismo, haber tenido un uso medicinal, tal como otros elementos hallados allí (como el cloruro mercurioso). En este caso, también se trataría de provisiones personales de Farmer ya que, de acuerdo con las regulaciones vigentes, se disponía de un cajón de medicinas para el cuidado de toda la dotación (*Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea 1757*: 131), cuya localización fue recientemente confirmada en el sector medio del barco (Elkin *et al.* 2011).

En comparación con lo señalado para la vajilla, podríamos haber esperado que el mobiliario y otros enseres de almacenaje remitieran a los nuevos estilos de moda. En la concepción de los espacios habitados que caracterizaron el final del siglo XVIII no se trataba sólo de amueblar los hogares sino de adquirir aquello que resultara más confortable, más elegante o simplemente más nuevo. El surgimiento de piezas novedosas (mesas de té, escritorios *secretaire*) se vincula con una concepción del espacio y de la identidad -privada y social- que se pone en juego en las prácticas cotidianas en este período (*cf.*, Goodman y Norberg 2009). Se ha visto, sin embargo, que la manufactura de armarios, cajones y cajas de la *Swift* responde por lo general a una elaboración muy sencilla, cuando no rústica.

Puede pensarse que, al momento de asumir su cargo al mando de la *Swift*, Farmer no contara con los medios económicos que habría demandado cierto tipo de mobiliario de calidad que podría esperarse acorde con su rango, aquello que se consideraba "apropiado". En apoyo de esta hipótesis, podemos señalar que su biógrafo -P. Desencière- indica que George Farmer tuvo un origen más bien humilde, por lo que no contaría con recursos propios. Basándose en información documental indica, no obstante, que su matrimonio con la hija de un capitán de la Armada Británica le habría permitido gozar de una vida más confortable, por lo que estaría familiarizado con cierto estilo de vida (D. Elkin, comunicación personal 2011).

Puede afirmarse con certeza que, más allá de lo suministrado por el Almirantazgo, el capitán dispuso de cierto espacio en sus dependencias para el almacenamiento y transporte de determinadas provisiones. Es entonces posible que, en función de su realidad, Farmer privilegiara aquellos elementos que pudieran tener un rol activo en la dinámica social de compartir una mesa con otros oficiales -tanto a bordo como en el hogar en el que se establecería en Egmont-.

En particular, resulta claro que se preocupó por proveerse de cierto tipo y cantidad de vajilla, y que se aseguró de que ésta estuviera protegida apropiadamente durante el viaje hacia las Malvinas. Para ello no sólo habría ordenado especialmente la construcción de un armario con características específicas, sino que incluso con esto se arriesgaba a contravenir las reglamentaciones del Almirantazgo, debido a su ubicación. Considerando que la *Swift* era un pequeño barco destinado a un remoto apostadero naval, tanto la vajilla como ciertos condimentos de mesa de los que Farmer se aprovisionó constituirían bienes que podrían ser considerados no sólo necesarios, sino también adecuados como parte de las prácticas consideradas apropiadamente "británicas" entre oficiales británicos en función de una determinada posición social (Staniforth 2003; Dellino-Musgrave 2005, 2006).

CONSIDERACIONES FINALES

Los naufragios, tanto por lo que significan como sitios arqueológicos como por las excepcionales condiciones de preservación que pueden presentar, poseen un gran potencial para acceder a contextos arqueológicos particularmente definidos. La selección del mundo material que conlleva la vida a bordo de una embarcación posibilita un fructífero campo de estudio para aproximarnos a su significado en la constitución de la identidad de sus tripulantes, de la posición social y de las relaciones con otros, ya que comunican valores y visiones de los individuos y de la sociedad. De este modo podremos acercarnos a la complejidad de las

relaciones que se articulan en esta realidad histórica y social particular, y superar así las visiones del pasado que las reducen en forma simplista a una contraposición entre la vida de oficiales y marineros.

En este trabajo hemos explorado en forma incipiente algunas ideas, las cuales requieren ser profundizadas. Para ello se deberá incorporar al análisis otras fuentes de evidencia material, resultado de investigaciones actualmente en curso dentro del Proyecto Arqueológico *Swift*, así como mayor información documental que contribuya al entendimiento de los contextos culturales pasados. Será importante, asimismo, incluir en el análisis los conjuntos artefactuales que se localicen en futuras excavaciones localizadas en las dependencias de otros oficiales a bordo.

Agradecimientos

El presente trabajo se enmarca dentro del Proyecto Arqueológico *Swift*, dirigido por la Dra. Dolores Elkin (CONICET-INAPL) y financiado entre 2008 y 2011 por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (PICT 2006-2130) y por National Geographic Society (Grant N° 8354-07). Agradezco a la Dra. Dolores Elkin y al Dr. Ricardo Bastida por su dirección en las investigaciones de doctorado que dieron lugar a este trabajo; tanto a ellos como a Cristian Murray y Luz Funes agradezco sus comentarios para la elaboración del presente artículo. Cristian también fue de gran ayuda en la recopilación de información contextual de los artefactos aquí analizados y en la realización de los dibujos. Agradezco a los evaluadores de este artículo, por las sugerencias, indicaciones y valiosos aportes realizados. A los integrantes y colaboradores del Programa de Arqueología Subacuática del INAPL que trabajaron a lo largo de varios años en el sitio *Swift*, a la Dra. María Águeda Castro y al Sr. Luis Bueno por su amable colaboración.

REFERENCIAS CITADAS

- Adams, J.
2001 Ships and boats as archaeological source material. *World Archaeology* 32 (3): 292-310.
- Bastida, R., M. Trassens, J. P. Martin y M. Grosso
2011 El papel de los sedimentos en la formación y conservación de los sitios arqueológicos subacuáticos: el caso de la HMS *Swift* (1770). En *El naufragio de la HMS Swift –1770–. Arqueología marítima en la Patagonia*, editado por D. Elkin, R. Bastida, C. Murray, M. Grosso, A. Argüeso, D. Vainstüb, C. Underwood y N. Ciarlo, Sección Estudios Especializados, coordinada por R. Bastida, pp. 27-57. Vázquez Mazzini, Buenos Aires.
- Beaudry, M. C., L. J. Cook y S. A. Mrozowsky
1991 Artifacts and active voices: material culture as social discourse. En *The Archaeology of Inequality*, editado por R. Paynter y R. McGuire, pp. 150-191. Blackwell, Oxford.
- Berg, M. y E. Eger (editores)
2007 *Luxury in the Eighteenth-Century: Debates, Desires and Delectable Goods*. Palgrave Macmillan, Nueva York.
- Bourdieu, P.
1977 *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Campbell, J. y P. Gesner
2000 Illustrated catalogue of artifacts from de HMS *Pandora* wrecksite excavations 1977-1995. En *Memoirs of the Queensland Museum*, vol. 2, Part 1, editado por R. P. Robins, pp. 53-159. Cultural Heritage Series, Queensland Museum, Brisbane.
- Cozzo, D.
1956 *Cómo utilizar la madera de los árboles cultivados*. Cosmopolita, Buenos Aires.
- Dallimore, W. y A. B. Jackson
1931 *A Handbook of Coniferae*. Eduard Arnold, Londres.
- Dellino-Musgrave, V.
2005 British identities through pottery in praxis. The case study of a Royal Navy ship in the South Atlantic. *Journal of Material Culture* 10 (3): 219-243.
2006 *Maritime Archaeology and Social Relations. British Action in the Southern Hemisphere*. Springer, Nueva York.
- Elkin, D., A. Argüeso, R. Bastida, V. Dellino-Musgrave, M. Grosso, C. Murray y D. Vainstüb
2007 Archeological Research on HMS *Swift*: A British sloop-of-War Lost off Patagonia, Southern Argentina, in 1770. *International Journal of Nautical Archaeology* 36 (1): 32-58.
- Elkin, D., R. Bastida, C. Murray, M. Grosso, A. Argüeso, D. Vainstüb, C. Underwood y N. Ciarlo
2011 *El naufragio de la HMS Swift –1770–. Arqueología marítima en la Patagonia*. Vázquez Mazzini, Buenos Aires.
- Flatman, J.
2003 Cultural biographies, cognitive landscapes and dirty old bits of boat: "theory" in maritime archaeology. *The International Journal of Nautical Archaeology* 32 (2): 143-157.
- Forrest, T.
2006 *Antique Furniture*. Quantum Books, Londres.
- Gardiner, R. (editor)
1992 *The Line of Battle*. Conway Maritime Press, Londres.
- Gardiner, J. (editor)
2005 *Before the Mast. Life and Death Aboard the Mary Rose*, vol. iv. The Mary Rose Trust, Portsmouth.

- Goodman, D. y K. Norberg (editores)
2009 *Furnishing the Eighteenth Century: What Furniture Can Tell Us about the European and American Past*. Routledge, Londres.
- Gower, E.
1803 *An account of the Loss of His Majesty's sloop "Swift", in Port Desire on the coast of Patagonia, on the 13th of March, 1770*. Winchester and Son, Londres.
- Grant, D. M.
1996 *Tools from the French and Indian War Sloop Boscawen*. Tesis de Maestría inédita, Texas A&M University, Texas.
- Grosso, M.
2008 Arqueología de naufragios: estudio de procesos de formación naturales en el sitio HMS *Swift* (Puerto Deseado, Santa Cruz). En *Tesis de Licenciatura*, vol 2. Departamento de Ciencias Antropológicas, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Publicación en CD-Rom.
2011 Estudios de cultura material en sitios históricos de naufragio en el litoral patagónico. El uso de la madera en artefactos del barco británico HMS *Swift* (siglo XVIII). Tesis Doctoral inédita. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Harrington, F.
1989 The Emergent Elite in Early 18th Century Portsmouth Society: The Archaeology of the Joseph Sherburne Houselot. *Historical Archaeology* 23 (1): 2-18.
- Jenkins, R.
2004 *Social Identity*, 2da. ed. Routledge, Londres.
- Johnson, H.
1980 *Los árboles*. Blume, Barcelona.
- Jones, S.
1999 Historical categories and the praxis of indentity: the interpretation of ethnicity in historical archaeology. En *Historical Archaeology. Back from the Edge*, editado por P. P. A. Funari, M. Hall y S. Jones, pp. 219-232. Routledge, Londres.
- Lavery, B.
1984 *The Ship of the Line, Vol. II: Design, construction and fittings*. Conway Maritime Press, Londres.
1988 *The Royal Navy's first Invincible. 1744-1758. The ship, the wreck, and the recovery*. Invincible Conservations Limited, Portsmouth.
- Lenihan, D.
1983 Rethinking Shipwreck Archaeology: A History of Ideas and Considerations for New Directions. En *Shipwreck Anthropology*, editado por R. Gould, pp. 37-64. University of New Mexico Press, Albuquerque.
- Lyon, D.
1993 *The Sailing Navy List. All the ships of the Royal Navy -Built, Purchased and Captured- 1688-1860*. Conway Maritime Press, Londres.
- McDermontt, B.
2000 English & American shipboard carpenters, ca. 1725-1825. Tesis de Maestría inédita. Texas A&M University, Texas.
- Molaug, S.
1998 The excavation of the Norwegian frigate *Lossen*, 1717. En *Excavating Ships of War*, editado por M. Bound, pp. 159-167. International Maritime Archaeology Series, vol. 2. Anthony Nelson, Shropshire.
- Muckelroy, K.
1978 *Maritime archaeology*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Murray, C., D. Elkin y D. Vainstub
2002 The Sloop-of-War HMS *Swift*. An Archaeological Approach. En *The Age of Sail: The International Annual of the Historic Sailing Ship*, vol. 1, editado por N. Tracy, pp. 101-115. Conway Maritime Press, Londres.
- Nash, M.
2001 *Cargo for the Colony. The 1797 wreck of the merchant ship Sydney Cove*. Navarine Publishing, Canberra.
- Noël Hume, I.
1982 *A Guide to Artifacts of Colonial America*. Alfred A. Knopf, Nueva York.
- Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea
1757 Established by His Majesty in Council, 9th Edition with Additions, Londres.
- Renner, M. A.
1987 Eighteenth-Century merchant ship interiors. Tesis de Maestría inédita. Texas A&M University, Texas.
- Richards, M.
1997 Form, function, ownership: a study of chest from Henry VIII's warship *Mary Rose* (1545). En *Artifacts from Wrecks. Dated Assemblages from the Late Middle Ages to the Industrial Revolution*, editado por M. Redknap, pp. 87-98. Oxbow Books, Gran Bretaña.
- Rodger, N. A. M.
1996 *The Wooden World. An anatomy of the Georgian Navy*. W. Norton, Londres.
- Rodríguez, M. F.
2011 Macrovestigios vegetales recuperados en el sitio arqueológico HMS *Swift*. (1770). En *El naufragio de la HMS Swift -1770-*. Arqueología marítima en la Patagonia, editado por D. Elkin, R. Bastida, C. Murray, M. Grosso, A. Argüeso, D. Vainstub, C. Underwood y N. Ciarlo, Sección Estudios Especializados, coordinada por R. Bastida, pp. 139-145. Vázquez Mazzini, Buenos Aires.
- Rodríguez Bernis, S.
2006 *Diccionario de Mobiliario*. Subdirección General de Museos Estatales, Ministerio de Cultura, Madrid.

Staniforth, M.

2003 *Material Culture and Consumer Society. Dependent Colonies in Colonial Australia*. Kluwer Academic y Plenum Publishers, Nueva York.

Staniforth, M. y M. Nash

1998 *Chinese export porcelain from the wreck of the Sydney Cove (1797)*. Australian Institute for Maritime Archaeology, Special Publication N° 12, Adelaide.

Switzer, D. C.

1998 The Defence. En *Excavating Ships of War*, editado por M. Bound, pp. 182-193. International Maritime Archaeology Series, vol. 2. Anthony Nelson, Shropshire.

The Naval Chronicle

1801 *Biographical Memories of Sir Erasmus Gower, Knight*, vol. IV, pp. 257-89. Bunney & Gold, Londres.

Van den Bossche, W.

2001 *Antique glass bottles. Their History and Evolution (1500-1850)*. Antique Collector's Club, Woodbridge.

Verrié, F. P.

1954 *Historia del mueble*. Seix Barral, Barcelona.

Weinstein, R.

2005 Eating and Drinking Vessels and Utensils. En *Before the Mast. Life and Death Aboard the Mary Rose*, editado por J. Gardiner, pp. 448-458. The Mary Rose Trust, Portsmouth.

NOTAS

1.- HMS son las siglas de *His Majesty's Ship*, que significa Barco de Su Majestad y que identificaba a las embarcaciones de la Armada Británica.

2.- De acuerdo con lo consignado por las fuentes históricas, la *Swift* había partido de Puerto Egmont para realizar relevamientos geográficos en la zona cuando fue sorprendida por fuertes vientos. Cuando estos cesaron, al cabo de varios días, se encontraba próxima a la costa patagónica, por lo que se decidió ingresar a la ría Deseado para que la tripulación pudiera recuperarse (Gower 1803; NA ADM 1/5304, Courts Martial: Loss of HMS Swift, 29/09/1770).

3.- Las identificaciones taxonómicas de las maderas indicadas en este artículo fueron realizadas por la Dra. María Águeda Castro, del Laboratorio de Anatomía Vegetal de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires.