



El Guadalquivir. razón e historia (II) [Manuel Jesús Parodi & Álvarez](#) .-El

eje de comunicación fluvial conformado en torno al más grande río andaluz, el Guadalquivir, antiguo Baetis, nos encontramos ante la más densa y compleja arteria de circulación por vía acuática no sólo del Sur peninsular ibérico en la Antigüedad, sino del conjunto de la Hispania Romana, esto es, de España y Portugal. Así, y por ello, el arqueólogo alemán Adolf Schulten, tan conocido en tierras sanluqueñas por haber llevado a cabo las históricas excavaciones arqueológicas del Coto de Doñana a principios del siglo XX, llega a compararlo con el germano Rin (paradigma, hoy como en época romana, de vía navegable interior en Europa), por el volumen y magnitud de su tráfico fluvial y por su destacado papel de cara a la economía y la organización del territorio bético.

Es con toda seguridad como consecuencia de ello que es posible encontrar un notable volumen de información sobre nuestro río en las fuentes clásicas, lo que encuentra un paralelo material en los abundantes vestigios (en forma de yacimientos, principalmente) arqueológicos relativos a la presencia humana en las riberas y el valle del Guadalquivir en época romana; igualmente es de señalar la existencia de no precisamente pocos estudios y monografías desarrollados sobre el eje Guadalquivir-Genil, o lo que es decir, Baetis-Singilis, y su más que relevante papel económico en el Imperio Romano; al mismo tiempo encontraremos igualmente un considerable número de trabajos y artículos históricos dedicados de manera específica a estudiar las condiciones de navegabilidad, la historia de la navegación y de los aspectos económicos, productivos y comerciales del eje Baetis-Singilis(en los siglos romanos) desde principios del pasado siglo hasta el momento presente.



En el caso particular del río Guadalquivir se pone de manifiesto como no sucede en ningún otro río peninsular en la Antigüedad la feliz unión de los dos factores determinantes de cara al empleo de las aguas de un cauce fluvial como medio de transporte sustentador y vehiculador de redes de comunicación y transporte: que se den la mano la oportunidad y posibilidad física y la existencia de potencialidad e interés económico por parte de los pobladores de las orillas, organizados en estructuras supralocales capaces de articular el territorio y crear unas redes de mercado (público o privado) en el que se integren las producciones del territorio. El uso de los ríos como vías navegables a lo largo de la Historia no está ligado de manera exclusiva ni esencial a las capacidades objetivas materiales de tales cursos como soporte de la navegación, esto es a su mayor o menor navegabilidad física, sino que se encuentra en relación por una parte con el rol económico de las tierras sometidas a la influencia del río, y por otra con la existencia de comunidades humanas en sus riberas que hayan alcanzado un grado tal de desarrollo económico y social, avanzando en el paulatino proceso de territorialización y jerarquización de sus estructuras, que les permita o les lleve a la necesidad de utilizar la vía

acuática no sólo como un medio de extracción de agua para el consumo y abastecimiento directo e inmediato de personas, bestias y campos, sino como un mecanismo de transporte relativamente fácil, cómodo y seguro, así como esencialmente rápido y barato, de personas y enseres.

En este sentido sabemos que las condiciones físicas del Guadalquivir vienen a resultar a priori relativamente desfavorables para una navegación sostenida y prolongada por su curso, cosa que ya conocemos merced a las propias fuentes; de esta forma en el tránsito entre las Eras el griego Estrabón, quien escribe en época de Augusto (en su

Geografía

III.2.3) manifiesta la necesidad de efectuar transbordos a lo largo del río a medida que éste va perdiendo capacidad de transporte; de otra parte y un siglo más tarde, bajo el reinado de Trajano, Plinio el Joven (en su

Historia

Natural

, III.16) retrata el carácter sinuoso de los ríos hispanos, deteniéndose a considerar los perjuicios y problemas que tal naturaleza acarreaba de cara a la delimitación de las tierras y la organización de la propiedad; al mismo tiempo, el propio Plinio hará la primera mención de las "flechas" de arena del actual Parque Nacional de Doñana, el llamado "

Mons Hareni

" (

Historia

Natural, III.7), unas "flechas" que terminarían colmatando el espacio del

Sinvs Tartessii

del que más tarde hablase Rufo Festo Avieno (

Ora Maritima

, versos 265-306).

La naturaleza del río llevaría a los habitantes de sus orillas primero a apartarse de ellas manteniendo una prudente distancia aun sin perderlas por completo de vista para evitar la acción serpenteante del curso, los efectos negativos de su erosión y los posibles desbordamientos del mismo. Más adelante, andando el tiempo pero aún en época prerromana, cuando el grado de sedentarización y territorialización de estos pobladores y su economía excedentaria les exigieran y permitieran incrementar la producción de excedentes para alimentar a una sociedad en expansión y para satisfacer las necesidades crecientes de un mundo cada vez más complejo en cuyo horizonte han hecho irrupción elementos procedentes del exterior, los nativos del valle del Guadalquivir, que quizá recibiría la denominación de "

Certis

" por aquellos entonces, como transmite alguna fuente de hacer caso al romano Tito Livio, (

Ab Urbe Condita

XXVIII.22.1): ";...

Baete amni quem incolae Certim appellant.

.."; los nativos del valle y las riberas habrían de acercarse al río para servirse mejor del mismo, como testimonia Estrabón, en una relación estrecha y duradera que no habría sino de mejorar con el paso de los siglos.

Las potencialidades y necesidades de este horizonte cultural protohistórico, al que las fuentes históricas vienen a etiquetar como “tartésico”, una denominación-paraguas a cuya sombra reposan tantos elementos pares y dispares, que se iría conformando en el ámbito de las orillas del Guadalquivir no sólo se manifiestan en el ansia de un mayor lujo, sino en la aparición y consolidación de unos niveles de riqueza y de articulación social superiores, todo lo cual acabaría por insertarse en unos horizontes históricos más amplios trascendiendo de lo local o regional: la realidad de la expansión y las exploraciones de elementos procedentes del Levante mediterráneo vendría a fundirse, como señalábamos en anteriores párrafos, con el progresar de esta región del Occidente: las Columnas de Hércules, las navegaciones fenicias, los héroes fundadores griegos..., todo, desde Herakles a Elissa, desde Hannón hasta Argantonio, vendría a fundirse y florecer en las costas de Andalucía, y más especialmente en el marco de las tierras del Bajo Guadalquivir, en cuyas orillas pueden encontrarse algunos de los testimonios más antiguos del poblamiento humano organizado en este Occidente mediterráneo.

En el ámbito más directamente relacionado con la actual localidad de Sanlúcar de Barrameda y su territorio, las brumas del tiempo mítico, ése que antecede y envuelve al tiempo histórico, y que se articula sobre bases ni sola ni exclusivamente lógico-rationales, nos presentan una realidad vinculada a la presencia oriental en la Península Ibérica, con unos hitos referenciales claros, materializados en el Santuario de La Algaida, espacio sacro dedicado a la gran diosa, bajo cuyo manto aparecen Isis, Astarté y Tanit, cuya imagen, tan familiar a nuestros modelos iconográficos de lo sagrado, se custodia hoy en el Museo Arqueológico Provincial de Cádiz. La Diosade La Algaida, cuyo santuario se mantuvo activo a lo largo de varios siglos y a través de varios horizontes culturales, desde lo fenio-púnico hasta lo romano, reinaba en un espacio mitad marino, mitad terrestre, y representaba una referencia tan clara para los navegantes de las negras naves fenicias como, en el contexto de la Bahíagaditana podían serlo los templos de Melqart o los de

Iuno Caelestis

y

Baal-Hammón

/Saturno en el contexto de las

insulae gaditanae

antiguas.

Todos los trabajos de Manuel Jesús Parodi publicados en SD

[VER](#)