



El Guadalquivir. Razón e Historia (VI)

[Manuel Jesús Parodi & Álvarez](#) .-El

uso de la vía fluvial del

Baetis

-Guadalquivir como vía y vehículo de comunicación y de transporte de personas y bienes, como hemos venido considerando, habría sido un fenómeno en marcha desde mucho tiempo antes de la presencia de Roma en la Península Ibérica.

Asimismo, junto al papel económico desempeñado por el

Pater

Baetis

en la Antigüedad, otro rasgo a destacar en el río sería su rol como agente de la organización del espacio físico de la región en época romana, lo que encontraría su reflejo en las actuaciones del Estado Romano en las tierras de sus entornos a la hora de organizar el territorio y articularlo en diferentes unidades administrativas, las capitales de

Conventus Iuridicus

en cuya consideración nos deteníamos en párrafos anteriores:

Gades

,
Hispalis

,
Astigi

y
Corduba

, capital provincial ésta última a su vez, ciudades todas relacionadas directamente con vías acuáticas navegables, principalmente el río

Baetis



Precisamente, y en este sentido, sería objeto de especial preocupación, a la par que un deber, para el Estado mantener la navegabilidad de la vía fluvial del Guadalquivir antiguo: así, Roma cuidaría de que no se vieran reducidas las capacidades del gran río andaluz como sustento de la comunicación, ocupándose asimismo las estructuras de la administración estatal y provincial romanas de que la potencialidad como vía de comunicación y transporte del antiguo *Baetis* se mantuvieran activas con pleno vigor y completa efectividad. En este sentido parecen señalar

determinados personajes del aparato administrativo romano en Hispania, como

Sextus Iulius Possessor

o

Irenaeus

, el mencionado “

dispensator

” del

portus

de

Ilipa Magna

-Alcalá del Río, de los cuales y de sus desempeños tenemos conocimiento merced a las fuentes epigráficas, quienes justamente habrían ocupado cargos de responsabilidad en un ámbito de gestión relacionado con el cuidado de las condiciones de navegabilidad del río

Baetis

, por lo que alguno de ellos, como

Possessor

, habría recibido el agradecimiento de los barqueros y armadores del río.

Hemos de ver en íntima relación con estos desvelos por las condiciones de navegabilidad la puesta en marcha y el sostenimiento a lo largo del tiempo de una estructura administrativa organizada y encargada de velar por el mantenimiento de una actividad que al Estado Romano había de resultar de vital interés desde el punto de vista económico y estratégico: el mantenimiento del comercio por el Guadalquivir.

Este interés excepcional por el comercio de los productos originarios de las tierras béticas, desde el

garum

de las costas hasta el aceite y el vino de la Andalucía antigua, encuentra su plasmación en las intervenciones de la administración romana sobre el río con vistas a mejorar y a mantener las condiciones de navegación por el curso del mismo, hecho singular del que ha quedado constancia en varias inscripciones alusivas al respecto; se trata de una serie de inscripciones votivas ofrecidas por los distintos grupos de barqueros y armadores del río, así como por individuos privados, a varias personas imperiales, como los emperadores Antonino Pío y Marco Aurelio en el siglo II d.C., y altos funcionarios encargados de la gestión y mantenimiento de la navegación por el

Baetis

, caso de

Sextus Iulius Possessor

o de

Lucius Castricius Honoratus

(

Corpus Inscriptionum Latinarum

, II, números 1168, 1169, 1177, 1180, 1182, 1183, 2129), cuyos epígrafes descansan a la sombra de la Giralda.

Así, nos encontramos con dedicatorias a varios funcionarios de la administración estatal e incluso a personas imperiales, como se ha señalado, que recibían un homenaje de los “trabajadores del río” por el celo y preocupación mostrados en mantener las buenas condiciones de la navegabilidad del mismo, en beneficio de todos. Estos

“trabajadores del río”, como hemos dado en llamarles, son miembros de distintas corporaciones profesionales que desempeñaban sus funciones en las aguas del río: son, en definitiva, distintos tipos de barqueros, de “navieros fluviales”, como los “

scapharii

”de

Romula

-Sevilla, los “

lyntrarii

”de

Canama

-Alcolea del Río, los navieros de

Oducia-

Villartilla y de

Naeva-

Cantillana.

Resulta interesante reseñar cómo las intervenciones estatales, especialmente en lo que respecta a las obras de mantenimiento de los diques, los caminos de ribera..., en el caso del Guadalquivir debieron ser habituales; así Filóstrato, en su “

Vida de Apolonio de Tiana

” (5, 6) sostiene refiriéndose al río

Baetis

que “...el río pasa canalizado por todas las poblaciones...”; a su paso por las ciudades, el

Baetis

fluiría entre obras de regulación para evitar en lo posible tanto que se desmadrara, esto es, que se “saliera de madre” e inundara las riberas, como la acción cotidiana de sus efectos erosivos.

Estas intervenciones son excepcionales en el resto de las corrientes fluviales peninsulares: ello revela cómo el

Baetis

y sus tierras eran no sólo particularmente relevantes, sino vitales para la economía imperial, por

lo que había que garantizar casi a toda costa que no se interrumpieran los suministros procedentes de esta región del Imperio y que se agilizará en la medida de lo posible el transporte de los mismos, a lo que se contribuía mediante la puesta en circulación de las producciones agrícolas fruto de las feraces campiñas jiennense, cordobesa y sevillana, así como de las tierras y costa de su ámbito costero, en la actual Sanlúcar de Barrameda, unas tierras de cuyo temprano papel en la historia de la Romanidad en la Península Ibérica deja constancia, por ejemplo, uno de los primeros testimonios epigráficos latinos de España, el “Bronce de Bonanza”, documento aéneo que recoge un primer ejemplo de organización de la propiedad de la tierra bajo dominio romano en estas tierras hoy sanluqueñas en el marco de la arteria fluvial que las baña, el río

Baetis

-Guadalquivir.

No sabemos qué núcleo de población pudo haber existido en lo que hoy es el término municipal de Sanlúcar de Barrameda en época romana, y menos en el solar alto de su casco urbano; la arqueología presenta testimonios de yacimientos aislados de dicha época, sin que hasta la fecha haya aparecido (por así decirlo) un núcleo de población que pueda considerarse una verdadera ciudad. Lugares como Évora, o el Santuario de La Algaida, o ese Templo del Lucero, de la Venus Marina o de la “

Lux Dubia

”, vienen marcando los ritmos del imaginario colectivo respecto a la zona de Sanlúcar en época romana (y prerromana), pero quizá el espacio del Barrio Alto sanluqueño pueda un día disipar algunas de las dudas que hoy nos planteamos sobre el pasado romano de lo que hoy conocemos como Sanlúcar, ese “Lugar Sagrado” que tiene carácter de tal desde que el tiempo es tiempo, mostrándonos así otro perfil de las tierras de la actual Sanlúcar de Barrameda, unas tierras de con un temprano papel en la Historia de la Romanidad en la Península Ibérica, unas tierras que desde los ya lejanos tiempos de la brumosa Tartessos habían marcado los ritmos de la Cultura y la Civilización en Occidente.

Tartessos, El Carambolo, las excavaciones de Schulten en Doñana, el Templo del Lucero, la Venus Marina, Astarté, Isis, Tanit, el puerto de

Ilipa

, Évora con su Tesoto, el Agostado, la vecina Torre de Cepión, el

garum

gaditano, el Promontorio de la

Lux Dubia

, las navegaciones fenicias, el dominio Bárquida, Roma y la administración imperial, la integración de este territorio en estructuras superiores, el marqués de Campoameno y sus estudios históricos ilustrados, la encrucijada entre mares y océano, entre tierras de Europa y África, el “cosmódromo” de las exploraciones antiguas hacia el Atlántico y África..., hacia la futura Vuelta al Mundo... Todo ello se mece sobre las olas del río en su abrazo con el Océano desde el tiempo en que Apolo hacía piruetas en el horizonte dando forma a la más hermosa

puesta de Sol que pueda imaginarse.

Todos los trabajos de Manuel Jesús Parodi publicados en SD □ □

[VER](#)