



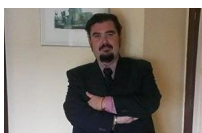
**Embarcaciones romanas por el Baetis (I) Manuel Jesús Parodi Álvarez.**-A lo largo de las precedentes e inmediatamente anteriores entregas de esta serie hemos querido acercarnos a la realidad del río Guadalquivir en la Antigüedad a su paso por las tierras que hoy forman los perfiles de la ribera sanluqueña, un paisaje tan diferente hace dos mil años del que hoy conocemos.

Lanzábamos en dichos textos, confiándolas al papel, algunas reflexiones sobre el claro y contundente papel desempeñado por el antiguo río

*Baetis*

a la hora de definir no sólo el paisaje natural de estas regiones, sino también el paisaje antrópico de las tierras de su curso bajo y su desembocadura, ya que los ritmos del río habían de resultar cruciales de cara al poblamiento humano de sus riberas, el entorno de sus marismas y sus tierras bajas.

En este sentido, el río era el elemento esencial para la actividad humana en esta esquina de los mapas, determinando los ritmos de la vida de los grupos humanos que, ya desde tiempos prehistóricos y hasta la Romanidad (marco este último de nuestro interés en estos párrafos y los siguientes) poblaban estas tierras.



En el caso de los párrafos que desarrollaremos a continuación, hemos querido centrar el interés de nuestro texto en uno de los aspectos sin lugar a dudas más significativos del gran mapa cromático de este capital eje temático fluvial: el relativo a la navegación por el mismo en tiempos antiguos, y de manera más específica, al paisaje “móvil”, al paisaje “en movimiento” existente en la superficie del río, a la vida humana que surcaba las aguas del río, esto es, a los muy diversos tipos de embarcaciones que, en época romana, podrían surcar las aguas del *Pater Baetis*

en su curso bajo y su desembocadura, dando con su presencia y concurso más vida aún a la superficie de un curso fluvial ya de por sí vivo y pleno.

La realidad histórica del río está indisolublemente ligada a su realidad natural (y viceversa), y debe ser contemplada (como todo fenómeno histórico) en su contexto temporal, o, mejor dicho, a lo largo de su contexto histórico temporal, ya que los procesos no suelen suceder en sincronía.

Así, y de este modo, no debemos perder de vista que los estudios históricos deben guardar siempre y en la medida de lo posible el referente de la diacronía: tal y como no puede existir la Historia en abstracto, descontextualizada de su medio cultural, tampoco puede existir la Historia en absoluta sincronía, olvidando el fluir del tiempo, los ritmos de la evolución y las raíces que han dado forma a los objetos y modos posteriores.

Escribimos, al menos quien estos párrafos suscribe, siempre en el contexto de este discurso diacrónico donde debe insertarse nuestra modesta contribución a este ambicioso proyecto de la elaboración, redacción y estudio de nuestra Historia común, en la afirmación (y la plasmación) de ese “presente continuo” que es la Historia, alejada de “adanismos” y de esos “vicios fundacionales” lamentablemente tan en boga en nuestros tiempos.

Volviendo al eje central de nuestra argumentación, trataremos -en los textos que sucederán al que hoy presentamos- de acercarnos a los perfiles del paisaje de la superficie del río de la mano de los diferentes tipos de embarcaciones romanas (mayores y menores) que pudieron surcar las aguas del antiguo Guadalquivir en los primeros siglos de nuestra Era, sin perder de vista que el río no era, ni mucho menos, tan sólo una vía de comunicación entre las tierras de sus riberas: el viejo Baetis era la gran vía de la comunicación en el Suroeste de la Península Ibérica, un camino acuático capaz de poner en contacto las tierras del interior de la “Provincia Baetica” (no casualmente así llamada por el río y organizada precisamente en función del curso fluvial por el emperador Augusto) con los mares occidentales y orientales (con el Océano Atlántico y el Mediterráneo), y a través de los mismos, con tierras y mares aún más lejanos, al Norte, al Sur, al Este y al Oeste: así, iniciando viaje por el río, y desde

*Corduba*

o

*Hispalis*

, era posible desplazarse hasta Roma, Alejandría,

*Londinium*

(Londres),

*Lutetia*

(París), Constantinopla (Estambul), o la remota tierra de la Cólquide, al Este del Mar Negro, en el lejano Cáucaso.

El río

*Baetis*

, que puede ser considerado (insistimos) como una verdadera “autopista” de la Andalucía antigua, habría de resultar un auténtico paradigma máximo de las potencialidades de navegación en los ríos hispanos, así como un referente a la hora de definir las capacidades humanas en este ámbito, fruto del interés económico estatal romano (un estado, Roma, que se esforzaría a lo largo de los siglos por mantener activas y en buen uso las líneas de

comunicación y comercio de tan enorme Imperio, y no sólo las vías terrestres) y de la realidad enormemente feraz y grandemente productiva de las tierras béticas.

El paisaje de las tierras que hoy día conforman el término municipal de Sanlúcar de Barrameda en la Antigüedad vendría definido por los horizontes acuáticos que lo abrazaban: el Océano, el río y la marisma (surcada por esteros, canales y caños, como retratase Estrabón); en dicho entorno, el río, entonces como hoy, debió desempeñar un papel esencial resultando con total seguridad el elemento definidor de cara a la articulación de estas tierras, como reflejan yacimientos arqueológicos tan relevantes (y no sólo para la historia local de Sanlúcar) como los de Évora o La Algaida, cuyos respectivos emplazamientos se encuentran en un ámbito directamente relacionado con el cauce del río en la Antigüedad.

Nos detendremos a considerar las embarcaciones de diferentes tamaños, envergadura, tipos, modelos y capacidades que navegaron por las aguas del Guadalquivir hace dos mil años. Barcos de gran desplazamiento (para tiempos romanos), briosas galeras con tres o cinco hileras de remeros, y las ventrudas y negras naves mercantes que siglos antes cantase Homero, naves redondas cargadas de ánforas cordobesas e hispalenses rebosantes de aceite, de ánforas ceretanas llenas de vino, o de ánforas gaditanas destinadas a envasar el tan apreciado garum y sus derivados: conservas de pescado, salazones y salsas de pescado destinadas a abastecer las siempre voraces despensas del Imperio.

Podremos comenzar recordando las palabras del poeta latino Horacio, quien da comienzo a una de sus obras, los

### *Épodos*

(I.1), con un canto de alabanza al vencedor Octavio (que sería más tarde conocido como Augusto), texto en el cual el rapsoda hace referencia a un tipo de nave, la “liburna” (que recibiría tal nombre debido a su semejanza con las embarcaciones utilizadas por los piratas de la región de Liburnia, en las costas de Iliria, en el Adriático fronterizo a Italia).

Con esta “liburna” nos encontramos ante una nave de uso y desempeño esencialmente marino, ligera, veloz y que demostraría sus altos niveles eficacia en acciones bélicas marítimas, especialmente en aguas costeras merced a su escaso calado, algo -sumado a su velocidad- que la hacía poco menos que inalcanzable para las naves de “elevado baluarte” que son asimismo mencionadas en el referido primer épodo horaciano (I.2), unas embarcaciones de guerra grandes y pesadas, dotadas de poca capacidad de maniobra pero que habrían de resultar temibles en el enfrentamiento directo, borda contra borda.

La liburna y las naves de elevado baluarte, cantadas por Horacio hace más de dos mil años, habrían de ser algunas de las embarcaciones que conformasen el paisaje del río en la época del cambio de las Eras. Y con ellas habría otras, muchas, de diversos tipos y naturalezas, a las que nos acercaremos en los siguientes párrafos.

---

**Todos los trabajos de Manuel Jesús Parodi publicados en SD [VER](#)**