

{jcomments off}



Embarcaciones romanas por el Baetis (IV) Manuel Jesús Parodi.-Considerábamos en el precedente texto algunos planteamientos de carácter general que sirvieran para enmarcar en su justo y adecuado contexto el fenómeno de la navegación por las aguas del curso bajo del río Guadalquivir de las grandes embarcaciones marítimas romanas, de cara a aproximarnos a la interacción entre las navegaciones fluvial (por el

Baetis

) y marina (desde el

Baetis

) en época romana, esto es, hace un par de milenios (nada más y nada menos).

De este modo, abordábamos (someramente) algunas cuestiones esenciales como las relativas a los tiempos y duraciones de las navegaciones desde el Bajo Guadalquivir en tiempos de Roma, o a las velocidades de navegación de las embarcaciones marinas ya fuera en el medio marítimo o en el medio fluvial (de acuerdo con los cálculos y referencias de la historiografía contemporánea).

En este sentido, y de acuerdo con los datos arrojados por el estado actual de la investigación (y tomando en consideración el transporte de sólidos, especialmente de alimentos esenciales), es posible señalar que en época romana los costes del transporte terrestre doblaban el precio del grano cada 100 millas (esto es, aproximadamente cada 150 Km.), y algo similar debía ocurrir con aquellas mercancías cuyo valor fuera reducido en relación con su volumen o su peso.



Así, el historiador británico R. Duncan-Jones en su libro *The Economy of the Roman Empire. Quantitative Studies*

(publicado en Cambridge en 1982) establece la “ratio” (la proporción) de los costes del transporte de mercancías ya fuera por medio terrestre o por medio acuático (marítimo o fluvial); si se me permite el atrevimiento de señalarlo, puede consultarse al respecto lo que planteo en mi libro,

Ríos y Lagunas de Hispania como vías de comunicación. La navegación interior en la Hispania Romana

(publicado en Écija, en 2001, especialmente pg. 22 y nota 9), donde se recoge una tabla comparativa de precios y costes de transporte abundando en las conclusiones del citado Duncan-Jones: cabe señalar que lo más destacable en este sentido es la desproporción (que hemos mencionado) entre los costes del transporte de mercancías por tierra y por medio acuático (con una neta ventaja a favor de este último: transportar cualquier mercancía por tierra era mucho más caro que hacerlo por un medio acuático, ya fuera marino, lacustre o fluvial).

Las vías acuáticas interiores (fundamentalmente los ríos, y en muchísimo menor medida en lo relativo a la Península Ibérica, los lagos y lagunas -caso distinto sería el de los caños, canales y esteros de determinadas regiones peninsulares, como la Bahía de Cádiz, el estuario del Tajo y la zona de la desembocadura, precisamente, del río Guadalquivir) capaces de sustentar la navegación en mayor o menor medida, se vieron pobladas por una gran cantidad de embarcaciones de diversos porte y tipos dedicadas a garantizar la comunicación entre los enclaves humanos de las riberas y a servir como medio de transporte de las mercancías y productos de los campos ribereños y próximos, del mismo modo que a facilitar la llegada del comercio exterior (como pone en evidencia, en el caso de los productos de lujo y en el contexto del antiguo

Baetis

, el estudio ya clásico del profesor Antonio García Bellido, “El sarcófago romano de Córdoba”, publicado en

Archivo Español de Arqueología

, nº. 32, 1959, pp. 3-37).

Habremos de señalar que las embarcaciones fluviales empleadas en época romana debieron ser, como hemos apuntado en otros trabajos precedentes, de muy diversos tipos, modelos, formas y tamaños.

Puntualizaremos además que como “romanos” (en este sentido, y sin entrar en matices y especificidades de corte legal relativas al estatus jurídico de los habitantes del Imperio a lo largo del tiempo) han de ser considerados a los habitantes del territorio imperial, sin detenernos (insisto) a entrar a considerar distinciones jurídicas ni socio-económicas.

Hemos de tener presente que si bien las tradiciones culturales y los usos económicos de las distintas (y distantes) partes, regiones y territorios integrantes del Imperio debieron sufrir el impacto de las estructuras políticas y económicas romanas sobre las nativas, estas estructuras nativas no desaparecieron total ni radicalmente; ello habría de incluir y afectar asimismo a los medios de transporte, que se adaptarían a las nuevas circunstancias de mayor tráfico y mayor integración entre unos territorios ya romanos, evolucionando naturalmente e integrando modelos tradicionales con los nuevos modelos que la Romanidad aportaría a cada territorio.

Ha de tenerse en cuenta que la gran extensión del territorio del Imperio y la multiplicidad étnica y cultural de los pueblos que daban forma a la Romanidad (desde la

Gallaecia

(nuestra actual Galicia) hasta los límites de la Mesopotamia (en Irak), desde las brumas de

Hibernia

y las

Cassiterides

(Irlanda y las Islas Británicas) y las tierras de los

Picti

(Escocia) hasta las profundidades del

limes

nubio (al Sur de Egipto) daría como resultante una ingente cantidad de modelos, de tipos, de denominaciones diversas para unas embarcaciones (especialmente en el caso de las de menor tamaño, las más susceptibles de eludir la estandarización al ser fabricadas por artífices locales) que, contando con un mismo espíritu y con una funcionalidad similar, recibirían denominaciones diferentes, y ello sin menoscabo de la acción e influencia de las lenguas nativas, de las que no nos ha quedado conocimiento en no pocos casos, y que sin duda contribuirían a su vez a hacer crecer la cantidad y diversidad de los nombres de los tipos de barcos.

No nos privaremos de señalar que un útil estudio de síntesis sobre los catálogos (y los tipos) de naves romanas conservados (algo que abordaremos en los párrafos venideros), como el mosaico de Althiburus (de la moderna Túnez, datado en el siglo III d.C.), las

Noctes Atticae

de Aulo Gelio, el

De Genere Navigiorum

de Nonio Marcelo y los cinco primeros capítulos del libro XIX de las

Etimologías

de San Isidoro Sevillano, es el artículo de M. Rodríguez-Pantoja, "En torno al vocabulario marino en latín: los catálogos de naves", publicado en la revista

Habis

(nº. 6, 1975, pp. 135-152), publicado hace cuarenta años pero que aún conserva un notable valor.

A este respecto, y en relación con los modelos de embarcaciones menores de época romana que habrían sido las protagonistas de la navegación por las aguas del Guadalquivir antiguo, contamos con varias fuentes de información procedentes de la Antigüedad, como son los diversos y notables testimonios epigráficos existentes, amén de los no menos interesantes ejemplos musivarios, como es el caso del tunecino mosaico de Althiburus (del siglo III d.C., como hemos señalado).

Estos "Catálogos de las Naves" (podríamos decir, parafraseando a

La Ilíada

) que nos ofrecen los epígrafes y mosaicos de la Antigüedad, en los que se presenta un verdadero muestrario, un corolario de barcas, botes y pateras -por así decirlo- de época romana, son consecuencia y fruto del gusto estético de la época, en unos casos, del

agradecimiento de algún colectivo social o profesional en otros, o de la funcionalidad práctica inmediata de las inscripciones en otros casos aún; estos testimonios, así como la información que brindan las representaciones de los mosaicos, representan la base testimonial de la que disponemos para acercarnos al conocimiento de los medios de transporte fluviales.

Encontraremos en estas fuentes de información las referencias visuales que nos acercarán a los no pocos tipos de barcos menores, de embarcaciones sutiles, que debieron poblar las aguas del Guadalquivir en tiempos de Roma, constituyendo una parte sustancial de la realidad cotidiana de estas tierras hace dos milenios.

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