

{jcomments off}



## Embarcaciones romanas por el Baetis VI

[Manuel Jes&uacute;s Parodi &Aacute;lvarez](#) .-

En los párrafos anteriores mencionábamos algunos de los tipos de grandes cargueros, de grandes naves mercantes que surcaron con casi entera seguridad las aguas del antiguo *Baetis* en época romana.

Naves mercantes, las

*onerariae*

, de las que hacíamos referencia a dos tipos, las

*corbitae*

y las

*caudicariae*

(o

*codicariae*

), cuyos negros costados habrían cabalgado las olas y la corriente del Guadalquivir antiguo, siendo capaces de compaginar la navegación marítima con la fluvial llegado el caso, llevando en sus panzas a personas y mercancías, viajeros y cargamentos destinados a trascender los límites del valle del Guadalquivir para alcanzar, si necesario, y afrontando las travesías oportunas, los rincones más insospechados del Imperio Romano.

Estas grandes naves mercantes, como venimos señalando, entre cuyas características son de mencionar su casco redondeado, que se encontraban completamente cubiertas, que disponían de bodega y contaban con un mástil situado en la parte proel de los navíos (un elemento éste, el mástil, destinado esencialmente a las labores de halado o sirga, y que podía, en caso necesario, ser desmontado), remontarían los cursos de los ríos hasta donde su calado lo permitiera.

En el caso concreto del

*Baetis*

, como hemos tenido ocasión de señalar, el tramo del río comprendido entre las viejas ciudades de Hispalis (Sevilla) e

*Ilipa Magna*

(la actual Alcalá del Río), de acuerdo con el amasiense Estrabón, podría ser surcado por este tipo de barcos (las

*caudicariae*

), mientras más allá de donde las mareas hacían sentir sus efectos -esto es, aguas arriba de la mencionada

*Ilipa Magna*

- las

*codicariae*

no podrían desplazarse, como el propio autor de Amasia manifiesta.

El tramo navegable para embarcaciones de mediano porte como las

*codicariae*

(que podían compaginar los usos marinos con los fluviales, llegado el caso) en el Guadalquivir romano no era excesivamente largo, puesto que se trata de unos 15 Km. de travesía; permítasenos, para lo relativo a la diferenciación entre los ámbitos “marino” y “fluvial” del antiguo río

*Baetis*

, hacer referencia a nuestro trabajo titulado “Aprovechando que el

*Baetis*

pasa por

*Ilipa*

. Reflexiones sobre la navegación fluvial en la Península Ibérica como agente económico en época altoimperial romana”, publicado en

*Ilipa Antiqua. De la Prehistoria a la Época Romana. Actas del I Congreso de Historia de Alcalá del Río*

(Alcalá del Río, Sevilla, 2007, pp. 255-266); asimismo nos atreveremos a citar igualmente respecto a este particular nuestro artículo “Varia de Baetis navigatione”, publicado en las *Actas del 3º Congreso de Historia de Andalucía*

, vol. 4 (Córdoba, 2003, pp. 545-553).

De este modo, si las grandes naves

*onerariae*

mayores, las

*corbitae*

eran capaces de encarar singladuras marinas y de remontar el Guadalquivir hasta Hispalis, las *codicariae*

no sólo serían aptas para navegar este tramo más bajo del río, sino que podrían remontar las aguas del viejo curso entre Hispalis y la actual Alcalá del Río, como vemos.

Estas naves mercantes de desplazamiento medio, las

*codicariae*

, salpicarían el paisaje cotidiano de los habitantes de estas mismas tierras (sin demérito de las diferencias entre los matices y aspecto de dichos paisajes y los actuales) hace dos mil años, mostrando -como hacen los ventrudos mercantes de hoy- sus ágiles siluetas sobre la espalda del antiguo

*Baetis*

, ante los ojos de quienes se asomaran al río desde la Barranca de Sanlúcar, o desde el Santuario de La Algaida.

Estas

*codicariae*

requerían un proceso particular para remontar los ríos, ya que la corriente les era adversa al remontarlos y tanto por sus características físicas (con la escasa utilidad de los mástiles y del viento, así como el escaso número de remos propios) como por su propio peso, su notable volumen y sus dimensiones (lo que obstaculizaba más aún su no excesiva capacidad de maniobra independiente), la navegación contra corriente les llegaba a ser virtualmente imposible. El procedimiento utilizado para ayudarlas a remontar los ríos, el

*Baetis*

incluido, es el del halado o “sirga” desde las orillas.

Este sistema de halado empleado con estos cargueros es, como señalamos, el que damos en denominar “sirga”; consiste en tirar desde caminos preparados para tales fines y efectos en tierra (se trata de caminos de ribera o

*caminos de sirga*

) de las embarcaciones incapaces de remontar la corriente por sí solas.

Un equipo de operarios destinados a tal tarea, los

*helciarum*

(o

*heltiarum*

), de los que contamos con diversas referencias en las fuentes antiguas, tales como las de autores como Sidonio Apolinario (

*Epistolae*

, II.10) o Procopio (

*Historia de las Guerras*

, V, 26, 10-13), procedería a tirar de las naves (y en este sentido nos negamos a pasar por alto siquiera la mención de la más que interesante relación existente entre el trabajo de los

*heltiarum*

, los ritmos de la sirga, y la música, fenómeno extensible a otros oficios, menesteres, labores, trabajos y faenas) marchando sobre los caminos preparados con tales miras y a propósito en las riberas, unos caminos cuyo mantenimiento y cuidado habría de ser responsabilidad de la administración estatal romana (apoyada, en su caso, por las instituciones municipales), como parecen señalar algunas inscripciones.

En relación con el cuidado y mantenimiento de las riberas del río (y, en realidad, en lo relativo a la gestión de la navegación por el curso del Baetis romano), es menester mencionar entre las figuras de la administración imperial con papel y responsabilidades en este ámbito a los

*procuratores*

(entre los que se contarían los

*procuratores ad ripam Baetis*

-mencionados en el

*Corpus Inscriptionum Latinarum*

II, 1180,

*Baetis*

-CIL II, 2129, o

*ripae provinciae Baeticae*

-en CIL II. 1177 -si bien el ámbito de trabajo de este último es aún objeto de discusión), acerca de cuya existencia contamos con diversos testimonios epigráficos (con inscripciones latinas de la región), caso de las ya mencionadas inscripciones romanas de la Giralda de Sevilla.

Para la efectividad real de la labor de la sirga, podemos aproximarnos, por ejemplo, al texto de Filóstrato (su obra

*Vida de Apolonio de Tiana*

, VII, 16.), quien oportunamente señala que un equipo de sirgadores (los antedichos

*helciarii*

) empleaba tres días para remontar los treinta y cinco kilómetros que separaban la ciudad de Roma de la desembocadura de su río, el

*Tiberis*

(Tíber): ello indicaría una media de once kilómetros como promedio de trabajo diario para las labores de sirga en un río de suave corriente como es el italiano Tíber.

De acuerdo con Suetonio (

*Vida de los Doce Césares. Claudio*

, XX.), las naves

*onerariae*

(esto es, los mercantes mayores, marinos) debían realizar el transbordo de su carga a las naves

*codicariae*

(en el ámbito de Ostia o del

*Portus Vterque*

, en las bocas del río), siendo éstas últimas las encargadas de navegar contra corriente las aguas del Tíber hasta la ciudad de Roma al quedar vedada a las primeras la posibilidad de remontar el referido curso debido a su calado y a la naturaleza del mismo.

Sin embargo, en el caso del Guadalquivir antiguo, como hemos señalado en los párrafos anteriores, los mercantes marítimos (naves

*onerariae*

como las

*corbitae*

) sí podrían surcar el río hasta Hispalis-Sevilla, frente a lo que sucediera en el itálico curso del Tíber.

Como vemos, las aguas del antiguo Guadalquivir estarían salpicadas de cargueros y mercantes marinos (naves *onerariae* como las *corbitae* que navegarían hasta Sevilla) y de grandes mercantes fluviales como las *caudicariae*, que remontarían el cauce hasta Alcalá del Río: todo ello, y mucho más, quedaría en las retinas de nuestros antepasados.

---

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