

{jcomments off}



Embarcaciones romanas por el Baetis IX Manuel Jesús Parodi Álvarez.-Para completar el apartado de las grandes naves que podrían navegar por el antiguo

Baetis

, en tiempos romanos, y junto a los pesados (para aquella época) cargueros a los que hemos venido dedicando los párrafos precedentes, habremos de traer a colación el rol de los buques de guerra en esta navegación fluvial por la superficie de nuestro gran río, sin descuidar algún apunte sobre la construcción naval en la Bética romana, al hilo de dicho discurso.

Sobre este respecto, las fuentes clásicas, los autores de la Antigüedad, tienen algo (no precisamente poco) que aportar. El propio Julio César, en el marco de la guerra contra los pompeyanos en Hispania (esto es, en un contexto cronológico de mediados del siglo I a.C.), ordenó que se aprestasen diez naves de combate en

Gades

(César,

De Bello Civile

, II.18.1.), la antigua Cádiz.

En este mismo ámbito meridional bético y ya en un marco sujeto a la influencia directa del río Guadalquivir (no sólo en sus inmediaciones geográficas, como sería el caso del núcleo gaditano) también en la ciudad

Hispalis

se recibió (como en Cádiz) la orden cesariana de armar -nada más y nada menos- que barcos de guerra para el servicio de las armas del bando del gran Julio.



El tratadista y geógrafo grecolatino Estrabón (en su "Geografía", III.2.6;) señala la relevancia de la construcción naval en Hispania y más en particular en la *Baetica*, especificando que en su época (entre los siglos I a.C. y I d.C.), se construían en esta región (embrión antiguo de la actual Andalucía) cuantiosas naves con madera del país, lo que confirmaría el éxito de las expectativas de César (y lo acertado de su decisión al encargar la construcción de dichas embarcaciones guerreras a las ciudades de

Gades

(Cádiz) e

Hispalis

(Sevilla).

La construcción naval debió mantener su peso como actividad económica destacada en la Península Ibérica a lo largo de los tiempos romanos: así, es de mencionar cómo otro autor antiguo, Sidonio Apolinar, apunta incluso que los barcos de madera eran una de las principales exportaciones hispanas en un momento tan tardío como el siglo V d.C.

De este modo, y a tenor de la información ofrecida por estos mencionados autores podríamos colegir que la actividad de la construcción naval en la Andalucía antigua habría quizá podido mantenerse como un industria pujante durante el medio siglo comprendido entre las palabras de César (mediados del siglo I a.C.) y los textos de Sidonio (cuya redacción data de mediados del siglo V de nuestra Era, como ya hemos visto).

El mismo Julio César nos informa igualmente sobre otras facetas de la construcción naval en la Hispania antigua (en su obra

De Bello Galico

-

La Guerra de las Galias

, V.1). Así, sabemos que en Hispania se construían naves y que éstas, cuando necesario, eran ensambladas y armadas en las Galias para participar en las campañas cesarianas contra britanos y germanos, lo que nos presentaría una construcción naval “en serie” y “por piezas” en el que participarían instalaciones sitas en regiones tan lejanas entre sí como la costa septentrional gala y, en el Sur de España, el ámbito del

Baetis

(en

Gades

e

Hispalis

).

Es de imaginar asimismo, siguiendo esta misma línea argumental, el considerable esfuerzo que supondría para la logística del momento el transporte de dichas embarcaciones de guerra (es decir, de un considerable desplazamiento para su época) desmontadas desde los puntos de su fabricación (por ejemplo en el Sur de Hispania, quizá incluso en el contexto de nuestras tierras y riberas, o -al menos- en las instalaciones de Cádiz y Sevilla) hasta el destino prefijado para su ensamblaje, en el Norte de las Galias, en un marco más cercano a las tierras del Rin y de Britannia, objeto de los desvelos y las campañas cesarianas que reclamaban el concurso de dichas naves de combate.

Este dato nos abre una panorámica nueva y distinta acerca de las capacidades no de la ingeniería naval romana, susceptible de construir barcos por secciones muchos siglos antes de que la I Guerra Mundial (1914-1918) obligase a los astilleros norteamericanos a hacer lo mismo, o de que Henry Ford “inventase” las cadenas de montaje en sus instalaciones industriales (igualmente en Norteamérica) en los muy primeros años del pasado siglo XX.

Roma era capaz de construir barcos (y barcos grandes, de combate, para navegar por alta mar) por secciones, pero decir Roma es decir la Bética (de acuerdo con lo que nos cuenta César), y es señalar a la región entre Cádiz y Sevilla (cuyos astilleros habrían construido barcos de guerra para Julio César). Y era igualmente capaz de transportarlos salvando enormes distancias (desde el Sur de la Península Ibérica hasta el Norte de la actual Francia), es de suponer que cargados en los vientres de las grandes naves mercantes romanas, como las

corbitae

(por ejemplo), a las que hemos visto surcar las aguas del antiguo

Baetis

desde su desembocadura hasta Sevilla (y viceversa).

Ingeniería naval, capacidad de transporte, potencia logística, complejidad técnica, son cuestiones todas que se dan cita en un eje cronoespacial que pone en el mismo contexto la época romana y nuestro marco geográfico del Bajo Guadalquivir, revelando otro espectro de las potencialidades de estas tierras y riberas en la Antigüedad Clásica.

En otro orden de cosas, cabe señalar que sabemos igualmente y gracias al mismo César (un prolífico autor -como vemos- que deja testimonio de ello en su obra

Bellum Civile

-o

Sobre la Guerra Civil

-, I.54) que en Hispania -y por su época, en la época en la que César escribe- aún se construían embarcaciones de cuero como las que el mismo César había conocido en sus campañas por el Mar del Norte (y de las que nos habla en su ya citada obra

De Bello Gallico

, III. 8-9 y 13), si bien según el antes mencionado Estrabón (quien escribe unas décadas después de la muerte de César), este tipo de embarcaciones de cuero así como las barcas monóxilas eran ya raras de encontrar en tierras hispanas para el momento en que se redacta el texto estraboniano (Estrabón,

Geografía

, III.3.7).

Haciendo una digresión, señalaremos que las “monóxilas” son pequeñas embarcaciones construidas a partir de un sólo tronco de árbol (de ahí su nombre: “

monos

” “

xilos

”, o “un solo tronco de madera”) y eran fundamentalmente empleadas para el transporte de uno o dos individuos, contando con una capacidad mínima de carga; eran especialmente utilizadas en espacios acuáticos interiores, mientras, ya en el mar, es de considerar que su empleo quedaría limitado preferentemente a las zonas de la costa.

Volviendo al tema original que planteábamos al inicio de este pequeño texto, cabe plantearse de qué tipo pudieron ser las naves militares que Julio César mandó construir y aprestar -armar- en las instalaciones existentes a tales fines en las ciudades de

Hispalis

y

Gades

, y a las que cabe imaginar (especialmente en lo que toca a las construidas en la antigua Sevilla, por razones obvias) surcando las aguas del viejo río

Baetis

.

En los próximos párrafos abordaremos la hipotética naturaleza de estas naves guerreras que también habrían podido formar parte (y que de seguro lo hicieron) del paisaje del Guadalquivir en época romana, unas embarcaciones militares (las

naves longae

) alejadas de la estética de las naves

rotundae

(o “redondas”), los buques mercantes que hemos contemplado anteriormente.

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