

De perdidos, al río. En torno a las esquivas evidencias de transporte y comercio de materias primas no perecederas por vía fluvial en época romana

Oliva RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ
Universidad de Sevilla

Salvador ORDÓÑEZ AGULLA
Universidad de Sevilla

Carlos CABRERA TEJEDOR
Oxford University

Como aportación a la discusión generada en el marco de la presente reunión, el objetivo fundamental de esta contribución es poner de relieve la importancia y significación que en época romana tuvo el transporte por vía fluvial de materias primas no perecederas, a menudo menos considerado en las fuentes antiguas o en la investigación contemporánea, que han privilegiado el tratamiento del comercio y transporte de productos alimenticios y de consumo.

La reflexión debe partir, obviamente, de la consideración del río navegable como mejor vía para la penetración en los territorios del interior, por su carácter de enlace entre redes terrestres y marítimas, sobre la base de la importancia del concepto de conectividad en sus dimensiones social, económica y política. Como ruta más económica y rápida, el río minimiza sustancialmente los costos de transporte y los gastos de energía, tal como la reciente investigación ha ido determinando (Duncan-Jones, Künow, Deman, Polfer, Carreras) en función de distintas variables. Es imprescindible determinar también, con la mayor precisión, la morfología y funcionamiento de las redes operativas en el ámbito fluvial, la complementariedad con el transporte terrestre, el grado de complejidad de las infraestructuras que las conforman, y, especialmente, el impacto de los diferentes modelos de comercio en el ámbito de la comunicación fluvial (redistributivo por cuenta del Estado, de mercado -en sus diversos niveles de desarrollo- o de carácter evergético privado). Testimonios de la relevancia que en tiempos recientes está adquiriendo la temática del transporte y las redes de conectividad son la formulación de ambiciosos proyectos apoyados en las nuevas tecnologías, caso de ORBIS (W. Scheidel y E. Meekks, *The Stanford Geospatial Network Model of the Roman World*) o, con otras orientaciones, los proyectos OXREP (*Oxford Roman Economy Project*, A. Wilson) y el *Datenbank NAVIS* (RGZM, Mainz).

Es necesario partir de una revisión de las fuentes de información disponibles sobre esta materia, reconociendo las posibilidades y límites de la documentación. Al respecto, contadas y poco precisas son las fuentes textuales de carácter literario, limitadas a un reducido corpus de pasajes de Estrabón, Plinio y Vitrubio, entre otros, referidos fundamentalmente al transporte de madera en ciertos ríos -Po, Tíber, Mosela, Aqueloo- y zonas costeras como Bitinia o la Cólquide. Son también ilustrativos los preceptos del *Digesto* relativos a la navegabilidad fluvial y la implicación de la autoridad imperial, a través del gobernador, en la regulación del uso del río, la conservación de las aguas, y la garantía del libre acceso, evitando que se dificulte o estorbe la navegación. Parca y poco locuaz es la evidencia numismática. Más interesante es la información epigráfica referida a corporaciones de barqueros en los grandes ríos -*utricularii*, *ratiarii*, *nautae*, *scapharii*- y, particularmente, la referida a los *dendrophori*, a la vista de las interpretaciones existentes sobre esta asociación, desde una perspectiva profesional con base en la *publica utilitas*, como transportistas fluviales de madera y leña, muy vinculados, por otro lado, con *fabri* y *centonarii*.

A las fuentes textuales, bastante explícitas pero, lamentablemente, muy escasas, se unen otros ámbitos de información, entre los que cabe destacar la iconografía y, de forma más amplia, la proporcionada por el análisis del registro arqueológico. En el caso del primero de ellos, los

datos que se obtienen se refieren, fundamentalmente, a la tipología de las embarcaciones y a las prácticas y actividades con ellas realizadas. Entre las principales limitaciones, a su vez, se encuentra la identificación de elementos genéricos frente a detalles tipológicos específicos y relevantes, en un corpus de cierta simplificación gráfica, como sean los relieves o los mosaicos (Campbell 2014, 208-214). Se identifica, en su mayor parte, un amplio grupo de pequeñas embarcaciones de carácter fluvio-marítimo, susceptibles tanto de la navegación de cabotaje, como del auxilio en los puertos, pasando por el remonte y el desplazamiento interno en ríos de cierto cauce. Ello se ve además confirmado por los contextos arqueológicos de pequeñas naves, cuyos ejemplos proceden, en su mayoría, del ámbito galo (De Izarra 1993) y centroeuropeo (Eckoldt 1980; Bockius 2004; Pomey 2009). Responden a balsas y barcasas de fondo plano y considerable superficie de carga, lo que propiciaría el desplazamiento rentable de pesados cargamentos, como la piedra y otros materiales de construcción.

Las fuentes arqueológicas, además, proporcionan valiosa información sobre materiales transportados en ánfora, como pueda ser el alumbre (Borgard 2006), a la vez que permiten reconocer rutas óptimas de transporte desde los puntos de origen hasta aquellos de uso. Ello es especialmente factible en el caso de materias primas singulares como puedan ser las rocas ornamentales, maderas nobles o determinados metales. A pesar de ser escasos, los ejemplos en el registro material de evidencias de adaptación de los ríos y sus entornos para el transporte fluvial son enormemente significativos: canales, caminos de sirga, presas, diques, muelles u obras de saneamiento de las orillas.

Al respecto de las materias primas no perecederas objeto de transporte fluvial, cabe partir de una doble diferenciación básica: aquellas comercializadas a larga distancia y las limitadas a mercados locales y regionales (Bedon 1984, 131 ss.). En el primero de los casos, se trata en su mayor parte de productos únicos y/o exclusivos, que incluso darán lugar a la apertura de rutas específicas. Es el caso de las piedras ornamentales -*marmora*- con un elevado contenido simbólico-ideológico, así como determinados minerales y metales necesarios en procesos tecnológicos de carácter artesanal como puedan ser la metalurgia, el ámbito textil, la producción de vidrio o la impermeabilización de los barcos, entre otros. Frente a ellas, otras materias primas, como pueda ser buena parte de las empleadas en obras de construcción -piedra para la edificación, madera, arenas, áridos, arcillas, materias vegetales- quedarían circunscritas a ámbitos locales en los que, no obstante, dado su peso y envergadura, los ríos cumplirían una función primordial.

En los estudios tradicionales de vías y rutas de comunicación y transporte en el mundo romano se tiende a abordar los diferentes medios -marítimo, fluvial y terrestre- como excluyentes, teniendo gran predicamento los ensayos de rentabilidad y costes. Por supuesto y sin poner en duda que las rutas tratarían de potenciar, en la medida de lo posible, la vía acuática sobre la terrestre (Deman 1987), la realidad antigua estaría basada en la combinación de todas ellas de acuerdo a diferentes variables, entre las que destacan los tiempos y la capacidad de carga.

A modo de *case-study*, un último apartado de la exposición fue dedicado a un ejemplo particular de vía fluvial, el Guadalquivir (*Baetis*). Partiendo de la evidencia disponible sobre su navegabilidad en el registro arqueológico, literario y epigráfico (Chic 1990; Parodi 2001), es preciso hacer hincapié en las posibilidades que aporta la historia comparada para documentar el mantenimiento de fórmulas y procedimientos empleados en época romana. Para ello se conjugaron los testimonios modernos de transporte de materias primas -madera de la sierra de Segura en los siglos XVI-XIX, areneros que surten a la ciudad de Sevilla a inicios del siglo XX- con la información más específica, cada vez mejor conocida, referida al transporte y comercialización, en tiempos antiguos, de la piedra obtenida en las canteras de Almadén de la Plata o del mineral de Sierra Morena.

Bibliografía específica selecta:

- Bedon, R. (1984): *Les carrières et les carriers de la Gaule romaine*, Paris.
- Bockius, R. (2004): “Ancient riverborne transport of heavy loads”, M. Pasquinucci, T. Weski (eds.): *Close Encounters: Sea- and Riverborne Trade, Ports and Hinterlands, Ship Construction and Navigation in Antiquity, the Middle Ages and in Modern Time*, BAR Int. Series 1283, Oxford, 105-116.
- Borgard, P. (2006): “Les amphores à alun (I^{er} siècle avant J.-C.–IV^e siècle après J.-C.)”, P. Borgard, J.-P. Brun, M. Picon, *L'alun de Méditerranée*, Actes du Colloque International, Naples-Lipari 2003, Naples–Aix-en-Provence, 157-169.
- Campbell, B. (2014): *Rivers and Power in Ancient Rome*, Chapel Hill.
- Chic García, G. (1990): *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*, Écija.
- De Izarra, F. (1993): *Le fleuve et les hommes en Gaule romaine*, Paris.
- Deman, A. (1987): “Réflexions sur la navigation fluviale dans l'antiquité romaine”, T. Hackens, P. Marchetti (eds.): *Histoire économique de l'antiquité*, Louvain-la-Neuve, 79-106.
- Eckoldt, M. (1980): *Schiffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter*, Oldenburg.
- Jansma, E., Haneca, K. y Kosian, M. (2014): “A dendrochronological reassessment of three Roman boats from Utrecht (the Netherlands)”, *Journal of Archaeological Science*, 50, 484-496.
- Parodi Álvarez, M. J. (2001): *Ríos y lagunas de Hispania como vías de comunicación. La navegación interior en la Hispania romana*, Écija.
- Pomey, P. (2009): “A new approach to Mediterranean Nautical Archaeology: Harbour, River and River-sea Boats”, R. Bockius (ed.): *Between the seas. Transfer and Exchange in Nautical Archaeology. Proceedings of the 11th International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Mainz 2006*, Mainz, 267- 276.

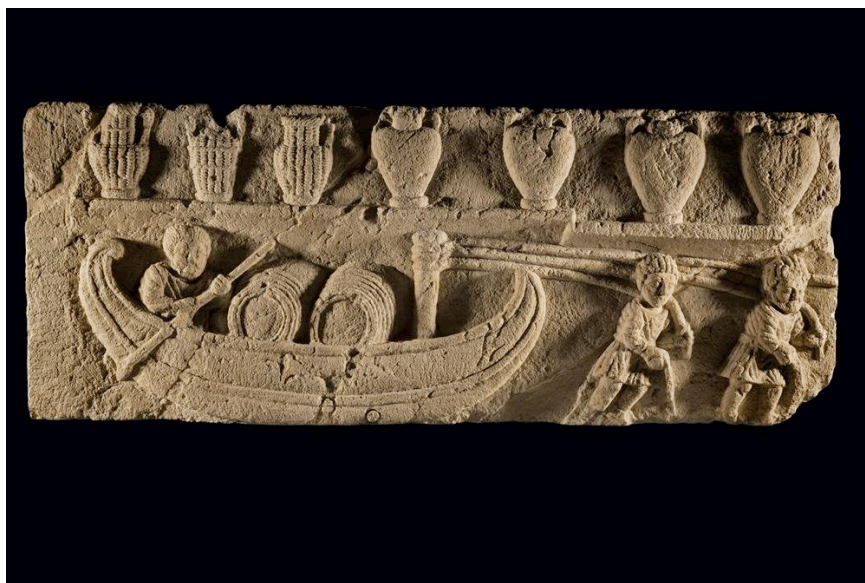


Fig. 1. Relieve con escena de sirga, procedente de Cabrières d'aigües (Vaucluse, Francia).



Fig. 2. Proceso de excavación de embarcaciones documentadas en Utrecht (según Jansma, Haneca y Kosian, 2014, 485).



Fig. 3. Imagen de archivo de areneros que desarrollaban su actividad en el río Guadalquivir. Años '20-'30 del siglo pasado (Archivo Serrano).