

EL TRAFICO EN EL GUADALQUIVIR Y EL TRANSPORTE DE LAS ANFORAS

Genaro Chic García

RESUMEN

Establecida la navegabilidad del Guadalquivir por medio obras de ingeniería y regulada mediante una serie de disposiciones legales, se hace un estudio de los medios de transporte fluvial utilizados durante en Imperio Romano (*corbitae*, *naves codicariae*, *lyntres* y *rates*) en los distintos tramos del río, así como de los sistemas de tracción o remolque empleados (sirga por *helciarri*, remolque por *scaphae*). Se analizan igualmente las relaciones de los diversos transportistas con el organismo de abastecimientos del Estado (*Annona*) y se concluye con una visión general de los procesos y trámites seguidos por las mercancías, y en particular por las ánforas olearias del Valle de Guadalquivir, desde el momento de su embarque primero hasta su salida al mar abierto por Chipiona.

SUMMARY

Settled the navigability of the Guadalquivir through ingeneering works and regulated by a series of legal dispositions, a study is made about the means of the fluvial transport employed during the Roman Empire (*corbitae*, *naves codicariae*, *lyntres* and *rates*) in different stretches of the river, as well as about the employed systems of towing or traction (tow line by *helciarri*, trailing by *scaphae*). Relations between different carriers and the State organism of supplies (*Annona*) are analyzed. Finally, there is a general view of process and business transactions of goods, and particularly of oil amphores of the Guadalquivir Valley, since its shipping until its issue to open sea from Chipiona.

En un trabajo anterior⁽¹⁾ expusimos una serie de consideraciones sobre las posibilidades naturales de navegación por el Guadalquivir, así como sobre las medidas que la administración romana hubo de adoptar para que dicha navegabilidad fuera factible.

Fijado el cauce y regulado el caudal y la velocidad de la corriente del Guadalquivir —condiciones *sine quibus non* para la navegabilidad— se haría posible la navegación por el tramo comprendido entre Alcalá del Río y Córdoba, si bien nunca por barcos destinados a la navegación marítima, aunque fuesen de mediano tamaño, como supone A. García y Bellido que serían los que pudiesen llegar, por el Genil, hasta Ecija⁽²⁾. Para llegar desde *Ilipa* hasta *Corduba* habría que utilizar, como atestigua Estrabón⁽³⁾, barcas de ribera, que antaño se habían construido a partir de un sólo tronco y ahora, sin duda como consecuencia de la construcción de obras de regulación por Roma, de piezas ensambladas. Esta habría sido, según Plinio⁽⁴⁾, la evolución de las barcas fluviales que los romanos llamaban *lyntres*⁽⁵⁾ y que son las únicas de las que podemos afirmar con seguridad que prestaban servicio aguas arriba de *Ilipa* (Alcalá del Río), como se deduce de una inscripción encontrada en Sevilla⁽⁶⁾ y que debió ser la base de un monumento que los *lyntrari cananienses*, odu-

(1) G.Chic: «Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana», *Gades*, 1, 1978, pp. 7-20.

(2) «La navegación ibérica en la antigüedad, según los textos clásicos y la arqueología», *Estudios Geográficos*, XVI, 1944, pp. 524 y 525.

(3) III, 2, 3.

(4) VI, 26, 10.

(5) El *lynter*, *linter* o *lintris* es definido del siguiente modo por Gauckler en Daremberg-Saglio, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, París, 1877-1918, vol. VI, 1260: «Barca para aguas de poca profundidad, sin quilla, sin puente, sin velas, generalmente reservada para la navegación fluvial o lacustre... El *linter* servía para transportar viajeros, animales y mercancías, especialmente en aquellos lugares en que la escasa profundidad de las aguas impedían el empleo de embarcaciones de mayor porte... No tenían el fondo plano como la simple chalana: su casco era redondeado, lo que la hacía muy móvil pero también muy inestable. Cicerón, burlándose de un orador que balanceaba su cuerpo de derecha a izquierda al hablar, dice que parecía que hablaba en un *linter* (*Brutus*, 60, 216)».

De este tipo piensa Bonsor (*The archaeological expedition along the Guadalquivir. 1889-1901*, New York, 1931, p. 59) que serían los barquitos votivos, del siglo II o III d. C., encontrados en Alcolea del Río y que A. Engel compró y publicó («Les barques votives d'Alcolée», en *Rev. Archéologique*, serie III, vol. XV, 1890, p. 338 ss., y en *Bull. des Antiq. de France*, 1890, p. 238). En cambio E. Thouvenot (*Essai sur la province romaine de Bétique*, París, 1973 (r.), p. 267, n. 1) los considera del tipo de los *scaphae*. Posiblemente el autor de estos ocho barquitos, de finalidad puramente votiva, sólo pretendiese representar una embarcación sin precisar un determinado tipo.

(6) CIL II, 1182. Sobre éstas y otras asociaciones de barqueros, vd. J.M. Santero, *Asociaciones populares en Hispania romana*, Sevilla, 1978, pp. 136-140.

cienses y *naevenses* erigieron a su patrón común, *C. Aelius Avitus*⁽⁷⁾. Muy probablemente también realizarían operaciones de transporte en esta zona otros tipos de embarcaciones fluviales de no muy grandes proporciones, especialmente las *rates*, en principio simples armadías, pero también «una especie de chalana que se movía a remo»⁽⁸⁾, cuya falta de referencia en las inscripciones causa la extrañeza de Schulten⁽⁹⁾. Podemos hacernos una idea del aspecto que ofrecían estas embarcaciones cargadas de ánforas⁽¹⁰⁾ por alguna de las curiosas lámparas en forma de barco que se nos han conservado y de las que M. Ponsich ha publicado una, procedente de Alejandría, cuya forma es semejante a una embarcación que aparece en la estela de *Blussus* de Mayence⁽¹¹⁾ y que A. Grenier⁽¹²⁾ considera una *ratis*.

No es muy difícil imaginar, siquiera sea ateniéndonos al número e importancia de las alfarerías existentes en las orillas del *Baetis* y cuyas ánforas constituirían tan sólo una parte del total de los productos transportados, que el tráfico fluvial debió ser bastante intenso en los primeros siglos del Imperio. Con un río bien regulado con vistas a la navegación⁽¹³⁾ y con una política seguida por Roma de mantener abiertos todos los puertos a todo tipo de comercio⁽¹⁴⁾ que queda claramente reflejada en su legislación⁽¹⁵⁾, a lo que habría que añadir la existencia de un comprador seguro de buena parte de la producción de los olivares béticos como era la *Annona*, el número de pequeñas embarcaciones que transportaban los productos del campo a los grandes mercantes, debió ser realmente notable.

(7) Queremos llamar la atención sobre el hecho, tal vez sólo casual con todo, de que sean los barqueros que trabajaban en la zona comprendida entre Alcalá del Río y el Corbones los que hacen una dedicatoria a su patrono, situado sin duda en Sevilla, sin que aparezcan en la misma los barqueros de *Arva*, *Axati* o *Celti*, que son las restantes ciudades del *conventus iuridicus* hispalense. Queremos recordar los indicios que existen, aunque escasos, de que esta zona pudiese pertenecer al control fiscal de *Astigi*. Cf. G. Chic García, *Bases y desarrollo del comercio aceitero de la Bética durante el Alto Imperio romano*. Tesis Doctoral. Sevilla, 1977, pp. 173 y 277-278.

(8) Gauckler, en Daremberg-Saglio, *Op. cit.*, s.v. *ratis*.

(9) *Geografía y etnografía antiguas de la Península Ibérica*, vol. II, Madrid, 1963, pp. 52.

(10) Una *ratis* vacía aparece, nombrada como tal, en el célebre mosaico de Althiburos, Vd. Gauckler, «Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine, la mosaïque d'Althiburus», *Monuments Piot*, XII, pp. 11 ss.; y P.M. Duval, «La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus», *Mél. Arch. et Hist.*, LXI, 1949, p. 119.

(11) M. Ponsich, «Note sur une lampe en forme de bateau», *Saitabi*, XI, p. 119.

(12) *Manuel d'Archéologie Gallo-Romaine*, Paris 1960 (r.), vol. VI, p. 592.

(13) A las obras ya reseñadas anteriormente habría que añadir la ausencia total de puentes hasta *Corduba*, ausencia que no se puede achacar desde luego a la impotencia de los romanos para construirlos, como opina algún autor contemporáneo.

(14) Tenney Frank, *An economic survey of ancient Rome*, vol. I, New Jersey, 1959, p. 357.

(15) *Digesto*, XLIII, 14, 1: *Ulpianus libro LXVIII ad Edictum. Praetor ait: Quominus illi in flumine publico navem, ratem agere, quove minus per ripam onerare, exonerare liceat, vim fieri veto. Item ut per lacum, fossam, stagnum publicum navigare liceat, interdicam.*

Hasta *Hispani*, que por las razones expuestas en otro lugar⁽¹⁶⁾ se había convertido desde el comienzo del Imperio en el principal emporio comercial de la *Baetica* desbancando en este sentido a *Gades*⁽¹⁷⁾, sabemos que llegaban entonces, como siguen llegando hoy, barcos de gran tamaño⁽¹⁸⁾, de los que el tipo más clásico estaría constituido por los ventrudos y lentos mercantes que los romanos denominaban *corbitae*⁽¹⁹⁾, que podían llegar a las 400 toneladas⁽²⁰⁾, lo que suponía el peso de más de 3.500 ánforas llenas de aceite⁽²¹⁾.

Hasta *Ilipa* (Alcalá del Río), según el testimonio de Estrabón⁽²²⁾, sólo podían remontar ya las embarcaciones pequeñas⁽²³⁾ entre las que posiblemente habría que destacar aquí, como en el Tíber o en el Tajo⁽²⁴⁾, las llamadas *naves codicariae*⁽²⁵⁾, de casco redondeado, completamente cubiertas, con bodega y con un mástil situado en la parte delantera, destinado fundamentalmente a la sirga, que podía ser desmontado; estas naves con frecuencia contaban con un cabrestante para realizar la sirga con puntos fijos⁽²⁶⁾.

En realidad el arrastre desde la orilla, o con remolcadores también para los barcos mayores, se imponía para la navegación río arriba de todos aquellos barcos

(16) G. Chic, «Gades y la desembocadura del Guadalquivir», *Gades*, 3, 1979, pp. 20-21.

(17) Estrabón, III, 2, 1.

(18) Estrabón, III, 2, 3.

(19) Vd. A. Balil, «Dos representaciones de nave», *Escuela española de Prehistoria y Arqueología de Roma*, XIII, pp. 162 ss.

(20) Cf. Daremberg-Saglio, *Dict. Antq.*, s.v. *navis*.— J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, París 1966, pp. 66 ss. J. Mas, «La nave romana de Punta de Algas», *N.A.H.*, XIII-XIV, p. 424. G. Kapitan, en *Klio*, XXXIX, pp. 276-318, nos habla de un pecio consistente en 39 bloques de piedra que totalizaban 350 toneladas, pero tales cargas debían constituir una excepción.

(21) El peso de un ánfora Dressel-20 llena de aceite podía oscilar normalmente entre los 60 y los 70 kgs. aprox., como se deduce de los datos aportados por los rótulos pintados y las comprobaciones de peso que realizó Dressel. Vd. CIL XV, 3637, 3647, 3663 y 3678.

(22) Loc. cit.

(23) Hasta las 20 toneladas en el pasado siglo. Cf. D. Serrano, *La navegación del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla*, Córdoba, 1913, p. 88.

(24) CIL II, 260, de Lisboa. También CIL II, 25, de Mirobriga.

(25) Séneca, *De brevitate vitae*, 13,4: *naves... quae ex antiquae consuetudine commeatus per Tiberim subvehunt codicariae vocantur*.

(26) Lionel Casson, «Harbour and river boats of ancient Rome», *J.R.S.*, LV, 1965, pp. 36 ss. El ancla de hierro de unos dos metros que fue encontrada en este lugar, a ocho metros de profundidad, al hacerse las obras de la presa de río, posiblemente haya de relacionarse con una de estas embarcaciones de tipo medio (Hernández Díaz, Sancho Corbacho y Collantes de Terán, *Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla*, vol. I, 1939, p. 91).

que carecían de remos⁽²⁷⁾. Aunque en ocasiones pudiesen haberse utilizado para la sirga equipos de bueyes⁽²⁸⁾, lo normal parece haber sido el empleo de equipos de hombres (*helciarii*) que tiraban penosamente desde la orilla de la sirga, fija a un mástil en el barco, delante de su centro de gravedad⁽²⁹⁾, a los acordes de los rítmicos sonos que ellos mismos entonaban. Así al menos parece deducirse de las referencias escritas⁽³⁰⁾ y de las representaciones gráficas que nos ofrecen algunos bajorrelieves⁽³¹⁾. Este sistema de tracción desde el exterior exigía la existencia de caminos de sirga apropiados (*pedestro iter*) cuya conservación en buen estado debió ser una de las preocupaciones de los funcionarios encargados de mantener la navegabilidad del *Baetis*⁽³²⁾. Otro sistema que debía ser frecuentemente empleado por los grandes mercantes que remontaban el Guadalquivir, y fundamentalmente en su parte baja dadas las características de la misma poco apropiadas para la sirga, es el remolque mediante pequeñas barcas de remo, dado que «un barco de vela, que depende totalmente del viento para la propia dirección, tiene una movilidad muy limitada»⁽³³⁾. Este carácter de remolcadores parecen haber tenido fundamentalmente las *scaphae*⁽³⁴⁾ a que hacen referencia indirecta cuatro inscripciones, encontradas en Sevilla, que la corporación de los *scapharii* con sede en esta ciudad dedicaron a los emperadores Antonino Pío y Marco Aurelio⁽³⁵⁾ y a dos funcionarios, *Sextus Iulius Pos-*

(27) Dionisio de Halicarnaso, III, 44, 3.— Lógicamente la navegación río abajo era mucho más rápida que la ascendente. En el viaje de pruebas que en 1813 realizó el ingeniero Karwinski se emplearon cuatro días en llegar de Córdoba a Sevilla, en tanto que, yendo de vacío, el viaje de regreso se verificó en diez días. Es de suponer que en época romana, encontrándose el río mejor acondicionado, el viaje sería más rápido en ambas direcciones, así como que al menos una parte de las barcas harían el viaje de retorno cargadas con los productos de importación descargados en el puerto de *Hispalis* o el de *Ilipa*.

(28) Tesis propuesta por Lionel Casson, art. cit., p. 39. basándose en el testimonio de Procopio, *Historia de las Guerras*, V, 26, 10-13, y contradiciendo con ello a J. Le Gall, *Le Tibre, fleuve de Rome, dans l'Antiquité*, París, 1953, p. 257.

(29) Vd. J. Le Gall, en *Revue Archéologique*, XXII, 1944, pp. 42 y 43.

(30) Marcial, IV, 64, 22: *Quem ne rumpere nauticum celesma nec clamor valet helciariorum*. Sidonio Apolinar, *Epist.*, II, 10: *curvorum chorus helciariorum*. Ovidio, *Tristia*, IV, 1, 7-8.

(31) Los de Cabrières d'Aigues; basa de la estatua del Tiber en el Louvre; monumento funerario de Igel; relieve del Museo Calvet, de Avignon... Vd. Héron de Villefosse, «Le halage à l'époque romaine», *B.A.C.*, 1912, pp. 94-103; A. Grénier, *Manuel...*, VI, pp. 555 ss.; Le Gall, *Op. cit.*, p. 257; Lionel Casson, art. cit., p. 37, etc.

(32) Cf. *Digesto*, XLIII, 12, 1. 14: *Si pedestro iter impediatur, non ideo minus iter navigio deterius fit*.

(33) Lionel Casson, art. cit., p. 33.

(34) L. Abad, *El Guadalquivir, vía fluvial romana*. Sevilla, 1976, pp. 77 y 81. *Scapha* era igualmente el nombre dado a los botes que llevaban las embarcaciones mayores y que tendrían, entre otras, la función de remolcadores de aquellas en los momentos en que la navegación a vela fuese imposible. Vd. *Dig.*, XXX, 7, 29 y L. Casson, *Ships and seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971, p. 330.

(35) CIL II, 1168 y 1169.

essor⁽³⁶⁾ y *L. Castricius Honoratus*⁽³⁷⁾, que se distinguieron, ambos, *ob innocentiam iustitiamque eius singularem*. No deja de ser curioso, por otra parte, que todas estas inscripciones, así como la que hace referencia a los *lyntrarii*⁽³⁸⁾, se hayan encontrado en las cercanías de la actual catedral de Sevilla, lo que hace sospechar a L. Abad⁽³⁹⁾ que éste fuese el emplazamiento del Foro de las Corporaciones⁽⁴⁰⁾, a semejanza de la que ocurría en Ostia. Y al mismo tiempo, pensamos nosotros, tal vez se pudiera relacionar esto mismo con la existencia, comprobada arqueológicamente, de un antiguo brazo del Guadalquivir que L. Abad, siguiendo a los antiguos cronistas e historiadores sevillanos, sitúa en la dirección Barquete-Alameda de Hércules-Trajano-Campana-Sierpes y Tetuán-Plaza Nueva-García de Vinuesa-Arenal⁽⁴¹⁾, por el interior de la actual ciudad y pasando junto a la catedral.

Si tenemos en cuenta que todas estas inscripciones han sido erigidas en agradecimiento a los poderes públicos, y en particular a los relacionados con la administración de la *Annona*⁽⁴²⁾; que la *Annona* era el principal comprador, e incluso posiblemente comprador obligatorio⁽⁴³⁾, de los productos —especialmente aceite— del campo bético del que el Guadalquivir constituía su espina dorsal y principal arteria de comunicación; y que el Estado, en opinión de M. Rostovtzeff⁽⁴⁴⁾, si fomentaba la reunión en corporaciones se debía a «la necesidad de tener a su disposición listas de personas de las cuales podía fiarse en caso preciso»; si tenemos en cuenta todo ello, decíamos, no es difícil pensar que si bien *de jure* en el siglo II, al que parecen corresponder todas estas inscripciones, no era obligatoria la pertenencia a estas corporaciones, *de facto* sí debía serlo si se quería tomar parte en los transportes organizados por la *Annona*. De esta manera, la evolución, en opinión de M. Rostovtzeff⁽⁴⁵⁾, tendía a hacer que el servicio prestado por el *navicularius, amnicus* en este caso, al Estado, servicio que al principio podía haber sido de importancia se-

(36) CIL II, 1180.

(37) CIL II, 1183.

(38) CIL II, 1182.

(39) *Op. cit.*, p. 93.

(40) Sabemos que *Hispani* tenía foro y pórtico por la noticia contenida en *De bello Hispaniense*, XXI, 20.

(41) L. Abad, *Op. cit.*, pp. 29-30.

(42) Cf. CIL II, 1180: *Sextus Iulius Possessor* es objeto del agradecimiento de los *scapharii hispalenses* tras haber desempeñado los cargos de *adjutor Vlpri Saturnini, praef. annon. ad oleum afrum et hispanum recensendum, item solamina transferenda, item vecturas navicularii exsolvendae*, y de *proc. Augg. ad ripam Baetis*.

(43) G. Chic, «El intervencionismo estatal en los campos de la producción y la distribución durante la época de los Antoninos», *Memorias de Historia Antigua*, III, 1979, pp. 125-137.

(44) *Historia Social y Económica del Imperio Romano*, Madrid, 1962, vol. II, p. 306 nota 20.

(45) *Loc. cit.*

cundaria en la vida de la corporación –fundada en principio con fines religiosos⁽⁴⁶⁾ y para poder actuar de consuno en los momentos difíciles⁽⁴⁷⁾– adquiriera prevalencia mayor cada día y se convirtiera así en obligatorio. En el siglo III el transporte fluvial pasaría a ser una liturgia obligatoria de las corporaciones dedicadas al mismo⁽⁴⁸⁾.

El trabajo de los *scapharii* del *Baetis* se vería en cierto modo favorecido por la acción de las mareas que se hace sentir hasta Alcalá del Río y que facilitaría la entrada de las naves⁽⁴⁹⁾, si bien ello no dejaba de entrañar algunos peligros, como hace notar Estrabón^(49 bis), ya que «la fuerza de la pleamar choca con violencia contra las aguas descendentes de los ríos». No obstante, la pericia y experiencia de los barqueros hispanos reducirían al mínimo los riesgos de la navegación fluvial por el *Baetis*. No se olvide que la navegación a que hacen referencia los textos romanos no es sino la continuación de un estado de cosas que ya se daba, al menos en parte, en época ibérica y cartaginesa⁽⁵⁰⁾, como se deduce, por ejemplo, de la referencia de Estrabón⁽⁵¹⁾ a las barcas de ribera del Guadalquivir que ahora se construían con tablas ensambladas y que en la antigüedad se hacía de un solo tronco, a modo de piraguas⁽⁵²⁾. El mismo Estrabón⁽⁵³⁾, al hablarnos de la gente de la *Baetica* y su actividad nos dice que «llevan a cabo allí mismo la construcción de navíos con madera del país». Es conocido el arsenal construido por Balbo frente a Cádiz, en tierra firme⁽⁵⁴⁾, y sabemos que antes M. Varrón había impuesto a *Gades* la construcción de diez naves así como otras muchas a *Hispalis*⁽⁵⁵⁾. No sin razón debía decir Estrabón⁽⁵⁶⁾ que

(46) Hübner sugiere que la inscripción de *Hispalis* (CIL II, 1163) dedicada al *Genium Baetis* pudiese hacer referencia a una corporación como la de los *lintrarii* o *scapharii*. Sobre el *Baetis* como dios fluvial pueden verse las referencias que al mismo hacen Marcial (XII, 98, 1: *Baetis olivifera crinem redimit coronam...*) y Silio (III, 405). Los ocho barquitos de barro recogidos por A. Engel en Alcolea del Río («Les barques votives d'Alcolée», *Rev. Archéologique*, XV, 1890, pp. 338 ss.) eran sin duda exvotos depositados ante una divinidad por personas relacionadas con este medio de transporte. Vd. J. Rouge, *La marine dans l'Antiquité*, Vendôme, 1975, p. 209.

(47) Waltzing, *Étude historique sur les corporations professionnelles chez les romains*, Bruxelles 1895 (r. Lovaina, 1970), vol. I, p. 182.

(48) M. Rostovtzeff, *Op. cit.*, vol. II, p. 440, n. 44.

(49) Vd. A. García y Bellido, «La navegación ibérica en la Antigüedad», *Estudios Geográficos*, XVI, 1944, p. 534, n. 59.

(49 bis) III, 2, 4.

(50) A. García y Bellido, art. cit., p. 520.

(51) III, 2, 3.

(52) También al hablarnos de *Carteia* (III, 1, 7) nos dice: «que había sido en otro tiempo puerto de los Iberos».

(53) III, 2, 6.

(54) Estrabón, III, 5, 3.

(55) *Bell. Civ.*, II, 18. 1. *naves longas X Gaditanis ut facerent imperavit, complures in Hispalis faciendas curavit*.

(56) III, 5, 11.

habían sido los gaditanos los primeros en traficar con las islas *Cassiterides*; algo que R. Festo Avieno, en su *Ora Maritima*, hace extensivo a los tartessos⁽⁵⁷⁾, de los que García y Bellido⁽⁵⁸⁾ cree que realizarían sus navegaciones ya antes de la llegada de los fenicios a Cádiz. La tradición de armadores de los hispanos no debió decaer nunca, pues en el siglo V Sidonio aún menciona los barcos de madera como una de las principales exportaciones de *Hispania*⁽⁵⁹⁾.

Una vez establecidos los medios de navegación fluvial y en concreto la navegación por el Guadalquivir en época romana podemos hacernos una idea más o menos clara de cómo sería el transporte de las ánforas desde los puntos de producción hasta su salida al mar.

Las ánforas serían embarcadas en barcazas del tipo de las ya descritas en pequeños embarcaderos, acondicionados en puntos de las orillas del río, cercanos a los centros de envasados; centros que con frecuencia habían de coincidir con aquellos en que el mismo envase fuese producido. No otra cosa es, al menos, lo que parece deducirse del hecho, ya estudiado, de que aparezcan con frecuencia los nombres de las alfarerías en los rótulos pintados sobre ánforas en ellas producidas⁽⁶⁰⁾. Los productos a envasar, y en concreto el aceite, eran llevados a los lugares ribereños, a lomos de animales, en pellejos o angarillas, método éste que tenemos atestiguado en Varrón: *asellis dossuariis comportant ad marem oleum aut vinum*⁽⁶¹⁾.

Una vez cargadas, las barcas se dirigían hacia los puntos (*Corduba, Hispali*, etc.) en que las ánforas serían almacenadas hasta el momento de su partida hacia lejanos lugares. En este sentido tienen fácil explicación los acusativos, expresos o abreviados, con o sin preposición, que aparecen en los rótulos pintados⁽⁶²⁾.

A la llegada de las embarcaciones al puerto entraría en escena el *dispensator portus*⁽⁶³⁾, quien, aparte de velar por el buen orden en el puerto, tendría la misión de fijar los lugares de anclaje y llevaría la cuenta de las entradas y las salidas⁽⁶⁴⁾. Una vez en el puerto correspondiente, entrarían en acción los *mensores machinarii* o

(57) Vv. 113-115: *Tartesiisque in terminis Oestrimnidum negotiandi moserat.*

(58) Art. cit., p. 544.

(59) C. L. West: *Imperial roman Spain: the objects of trade*, Oxford, 1929, p. 13.

(60) Vd., por ejemplo, CIL XV, 3956; 4023; 4171; 4181; 4227; 4300; 4302; 4303; 4308; 4350; 4356.

(61) *De re rustica*, II, 6, 5, referido a Italia.

(62) CIL XV, 4233 (*devec (tum) Hispalem*); 4007; 4359; 3976; 4371, etc., y CIL XIII, 10.004.

(63) De la *Baetica* conocemos una inscripción, encontrada el Alcalá del Río (CIL II, 1085), dedicada a *L. Cominius Vipsanius Salutaris*, que fue sucesivamente *procurator ad calendarium Vegetianum* y *procurator provinciae Baeticae*, por un esclavo imperial, *Irenaeus*, que fue *dispensator portus Iliensis*. Pflaum, *Les carrieres procuratoriennes équestres sous le Haut-Empire romain*, Paris, 1960, p. 632, fecha la inscripción con posterioridad a 195, aunque dentro del reinado de Septimio Severo.

(64) J. Rougé, *Op. cit.*, p. 191.

ponderatores, comprobadores oficiales del peso⁽⁶⁵⁾, quienes, asistidos por los *tabularii* (secretarios contables que llevaban cuenta exacta de todas las mercancías registradas⁽⁶⁶⁾), procedían a la comprobación del peso ya anteriormente marcado en el ánfora (números pintados en cuello y vientre). Si, como sería lo más frecuente, las ánforas no estaban destinadas a ser exportadas de inmediato, serían almacenadas en los *horrea*⁽⁶⁷⁾ o almacenes bajo la vigilancia de los *horrearii*⁽⁶⁸⁾, normalmente esclavos públicos o libertos⁽⁶⁹⁾. Estos dependían del *Praefectus Annonae*⁽⁷⁰⁾ del mismo modo que el *adjutor praefecti Annonae ad oleum afrum et hispanum recensendum* que aparece en la inscripción de Sevilla⁽⁷¹⁾. Y ambos serían controlados por el gobernador de la provincia ya que éste parece haber sido el responsable del mantenimiento y control de los *horrea*⁽⁷²⁾, pues estos, a partir del siglo I, siempre que tenían una finalidad pública o imperial, como parece ser claramente nuestro caso, llegaron a ser propiedad del Emperador⁽⁷³⁾. No obstante sabemos⁽⁷⁴⁾ que estos almacenes podían ser, y de hecho lo eran, arrendados a particulares que, en el caso de la zona que estudiamos, comercializarían al menos una parte de la producción de aceite de la región (*diffusores olearii*).⁽⁷⁵⁾

(65) Vd. CIL XV, 3841, 4097, 4098, 4100, 4101, 4102, 4103, 4105, 4108, 4109, 4111, 4112, 4117, 4118, 4122, 4390, 4392, 4393 y 4407.

(66) Vd. CIL XV, 3706, 3717, 3718, 3721, 3885, 3950, 3951, 3954, etc., con nombres precedidos por ACT o ACP.

(67) Las ánforas llenas se disponían colocadas en filas, clavadas en una capa de arena o en unos caballetes especiales (*in cuneum*) M.H. Callender, *Roman Amphorae*, New York-Toronto, 1965, p. 43.

(68) J. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, p. 191.

(69) El único ejemplo conocido en España de estos *horrearii* es el de un liberto que aparece en una inscripción de *Caesaraugusta* (CIL II, 2991). Vd. G. Rickman, *Roman granaries and store building*, Cambridge, 1971, p. 181.

(70) G. Rickman, *Op. cit.*, p. 180.

(71) CIL II, 1180.

(72) G. Rickman, loc. cit.

(73) G. Rickman, *Op. cit.*, pp. 182-183.

(74) G. Rickman, *Op. cit.*, p. 195, con datos del *Digesto*, XX, 4.21.1.

(75) A este respecto queremos llamar la atención sobre la coincidencia de *nomina* existente entre *M. Iulius Hermesianus, diffusor olearius*, que aparece en una inscripción de Ecija (CIL II, 1481). Hoy en el Museo Arqueológico Nacional) dedicada por *M. Iulius Hermes*, su hijo, y *M. Iulius Hermesianus*, su nieto, y el personaje que aparece en CIL VI, 9471, como *conductor Horreorum Seianorum* –almacenes que G. Rickman (*Op. cit.*, p. 195) sitúa en el área del Testaccio–, *G. Iulius Hermes*. Esta coincidencia se puede ampliar a *M. Iulius Hermes*, cuyo nombre aparece pintado sobre ánforas del Testaccio (CIL XV, 3897), en el lugar que se considera de los *mercatores* o *navicularii* (posición B de Dressel), y que se puede datar a mediados del siglo II. Tal vez sea algo más que una simple coincidencia, dado que el tipo de letra de la inscripción de Ecija es característico del siglo II.

Las ánforas almacenadas en los distintos puntos de recepción durante el invierno, una vez terminada la molturación y prensado de la aceituna, serían enviadas Guadalquivir abajo hasta *Hispani*, donde serían cargadas en los ventrudos y lentos mercantes que las habrían de transportar por mar hasta sus remotos destinos de Roma, o los puertos galos, británicos o germánicos. Dado que la época en que era factible la navegación marítima era, en su concepción más amplia⁽⁷⁶⁾, la comprendida entre comienzos de marzo y el 11 de noviembre —fecha a partir de la cual los barcos dejaban de estar garantizados por los contratos de préstamo «a la gruesa»⁽⁷⁷⁾—, es de suponer que la época en que se procedía a la carga de los mercantes en el puerto de *Hispani* habría de coincidir con la primavera y el verano⁽⁷⁸⁾. En esta época, los estibadores (*phalangarii*) utilizando un sistema similar al que aparece en una pintura mural de Augst en la que un ánfora globular es llevada por dos hombres suspendida por medio de correas de una larga pértiga⁽⁷⁹⁾, procederían a disponer cuidadosamente las vasijas en la bodega del barco⁽⁸⁰⁾. Aquí las ánforas serían apiladas en varias capas que se trabasen directamente entre sí, sin más protección que un poco de paja o la cubierta protectora de que se dotaba a veces (las menos) a las vasijas, como aparece en el monumento de Neumagen⁽⁸¹⁾; o bien, como hace notar H.T. Walinga⁽⁸²⁾ y demuestra la excavación de algunos pecios⁽⁸³⁾, las ánforas eran dispuestas en varias capas, panza contra panza, separadas por paja, y entre unas y otras se establecía un entarimado que las hacía independientes y disminuía

(76) Vegetio (*Re. mil.*, IV, 39) señala como época para la navegación por excelencia la comprendida entre el 27 de Mayo y el 14 de Septiembre: *a die VI kal. lunias usque in Arcturi ortum, id est in diem VIII decimum kal. Octobris, segura navigatio creditur... post hoc tempus usque in tertium idus Novembres incerta navigatio est... ex die... tertio idus Novembres usque in diem sextum idus Martias maria clauduntur*. Recogido por L. Casson, *Ships and seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971, p. 270, n. 2.

(77) J. Rougé, *Recherches sur l'organisation...*, p. 359.

(78) Una disposición del *Cod. Theod.*, 13,9,3 (380 d.C.), dirigida a los fletadores de Africa, determina que la admisión y embarque de mercancías del Estado habría de tener lugar entre el 1 de Abril y el 1 de Octubre, y su transporte entre las fechas límites del 13 de Abril y el 15 de Octubre: *Novembri mense navigatione subtracta, Aprili, qui aestati est proximus, susceptionibus adplicetur. Cuius susceptionis necessitas ex Kal. Aprilib. in diem kal. Octob. mensura servabitur; in diem vero idurum earundem navigatio porrigetur*.

(79) M.H. Callender, *Op. cit.*, p. 43 y lám. VI.

(80) Sobre los *phalangarii* y los *frugis et olei baiuli*, véase la discusión en J. Rougé, *Op. cit.*, pp. 179 ss.

(81) Callender, *Op. cit.*, p. 43. Teoría sostenida también por F. Benoît, «L'epave du Grand Congloué, à Marseille», dup. XVI de *Gallia*, París, 1961, pp. 164 ss.

(82) «Nautika» (I), *Mnemosyne*, XVII, 1964, pp. 28-36.

(83) F. Foerster y K. Clark, «Los Ullastres (Gerona)», *Nautical Archaeology*, III, 2, 1974, p. 333; P. Pomey, «Hyères (Var). Madrague de Giens», *Nautical Archaeology*, IV, 1975, p. 374.

los riesgos de ruptura. De esta forma, pues, se dispondría las 2.000 a 3.000 ánforas que componían el cargamento de un barco de tonelaje medio⁽⁸⁴⁾.

En los casos, sin duda frecuentes, en que el producto embarcado fuese destinado a la *Annona* imperial, la operación de embarque sería vigilada por un funcionario dependiente del *Praefectus Annonae*, que estaría también encargado de pagar a los transportistas y entregar los recibos (*relatoriae*)⁽⁸⁵⁾. Tal misión debía ser la desempeñada en Sevilla⁽⁸⁶⁾, hacia mediados del siglo II⁽⁸⁷⁾, por *Sextus Iulius Possessor, adjutor Ulpii Saturnini praefecti Annonae ad oleum afrum et hispanum recensendum item solamina transferenda item vecturas naviculariis exsolvendas*. Dada la lentitud de la burocracia romana⁽⁸⁸⁾ no es de extrañar el agradecimiento de los *scapharii hispalenses*, que aparecen como dedicantes, hacia personajes como éste, que actuaría con diligencia y justicia.

En otros casos⁽⁸⁹⁾ serían los recaudadores de impuestos o *portoria* —con frecuencia pertenecientes a compañías capitalistas⁽⁹⁰⁾ que arrendaban su percepción⁽⁹¹⁾ por un *lustrum*⁽⁹²⁾, si bien severamente vigilados desde época de Vespasiano

(84) L. Casson, art. cit., p. 31.

(85) J. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, p. 191.

(86) CIL II, 1180.

(87) H.G. Pflaum, *Op. cit.*, n.º 185.

(88) Véanse al respecto las quejas de un *navicularius* del siglo II al servicio de la *Annona* que expone en una carta que se nos ha conservado (*BGU*, n.º 27; Wilcken-Mitteis *Chrestomatie*, 445) y que Ch. Picard y J. Rougé (*Textes et documents relatifs a la vie économique et sociale dans l'Empire romain* (31 av. J.C.-225 ap. J.C.), París, 1969, p. 125) recogen y comentan.

(89) Los productos imperiales, así como todos aquellos que se destinaban al ejército estaban exentos de toda tasa. *Digesto*, XLIX, 16,6-1 y XXXIX, 4, 9.7. Vd. R. Cagnat, *Etude historique sur les impôts indirects chez les romains jusqu'aux invasions des barbares*, París, 1882, pp. 108, 120 y 122.

(90) CIL II, 5064, del siglo II, encontrada cerca de Granada.

(91) El Estado se hizo cargo directamente de la percepción de este impuesto a partir del reinado de Marco Aurelio. M. Rostovtzeff, *Roma, de los orígenes a la última crisis*, p. 202; L. Homo: *El Imperio Romano*, Madrid, 1972, p. 256.

(92) R. Cagnat, *Op.cit.*, p. 97.

por esclavos y libertos imperiales⁽⁹³⁾— los que controlasen las mercancías que fuesen a ser cargadas en los barcos⁽⁹⁴⁾.

Una vez cumplidos todos los trámites podrían ya bajar por el *Baetis* los pesados mercantes hasta rebasar el *Monumento Caepionis* (el faro construido en Chippiona⁽⁹⁵⁾) para tratar de evitar los peligros que suponían los bajos y escollos de la desembocadura del río), y una vez en mar abierto, con la confianza puesta en los dioses⁽⁹⁶⁾, los marinos librarían su vida a los mismos «separados de la muerte por el grosor de cuatro dedos, o de siete, si es de las más gruesas, de la tabla»⁽⁹⁷⁾.

(93) Daremberg-Saglio, *Dict. des Antiq.*, vol. VII, p. 590; R. Cagnat, *Op. cit.*, p. 102.

(94) El importe de los derechos de aduana variaba, según las regiones. La tasa más elevada era la de Sicilia, un 5% (*vicesima*). La de *Hispania* al parecer era en cambio la más baja (2% o *quingagesima*), subiendo con los Severos al 2,5% o *quadragesima*. El tema del monto del *portorium* hispano ha sido ampliamente discutido. Citemos, entre otros, los trabajos de Grenier, en Tenney Frank, *An economic survey of Ancient Rome*, III, 1937, p. 500, n. 135; T. Frank, «On the export tax off Spanish harbours», *A.J.Ph.*, LVII, 1936, pp. 87-90; M. de Laet, *Portorium. Etude sur l'organisation douanière chez les romains, surtout à l'époque de l'Haut Empire*, Brujas, 1949, pp. 162 ss.; R. Etienne, «Quadragesima ou quingagesima Hispaniarum?», *Rev. Et. Anc.* LIII, 1951, pp. 62-70; A. Balil Illana, «La tasa del portorium en Hispania», *AEArq.*, XXXVI, 1953, pp. 185 ss., etc.

(95) Estrabón, III, 1, 9.

(96) El significativo que existiese un santuario consagrado a la *Lux Divina* hacia Sanlúcar de Barrameda, como hace notar Estrabón, III, 1,9. A. Blanco sugiere la hipótesis de que se pudiese vincular a esta deidad protectora de los navegantes la escultura denominada Venus de Itálica. Vd. «Sobre la Venus de Itálica», *AEArq.*, XXIV, 1954, pp. 222 ss.

(97) D. Juvenal, *Sat.*, XII.