

RUTA ROMANA DEL ACEITE

Esta singular actividad recrea cómo hace muchos siglos se transportaba el aceite producido en la Bética Romana río abajo hasta llegar al Océano Atlántico antes de su larga trayectoria a la Península Itálica.

La curiosa iniciativa parte del año 2004 cuando el Club Ecijano de piragüismo “ Los Papafritas” organizan la primera edición de la Ruta Romana del Aceite en la cual los participantes deben portar un testigo emulando la travesía realizada por los romanos, en este caso es una pequeña ánfora con aceite entregada por el Sr. alcalde de Écija y que debe ser entregada al edil de Sanlúcar de Barrameda a la finalización de la travesía.

Realmente, una maravillosa aventura.

JUSTIFICACIÓN. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

El río Genil, históricamente ha estado unido a la vida y cultura de las zonas por las que atraviesa. Genil significa ‘Cien Nilos’ y encierra toda una historia que puede servir de ejemplo para explicar el origen y significado de un nombre.

Los romanos lo llamaron ‘Singilis’, los árabes transcribieron su nombre como ‘Sinyil’, ‘Sannil’ y también ‘Sinnil’ y durante la Edad Media y parte de la Moderna se le conoció como ‘Guadaxenil’. Autores árabes lo describen como uno de los más bellos y maravillosos ríos que entonces existían.

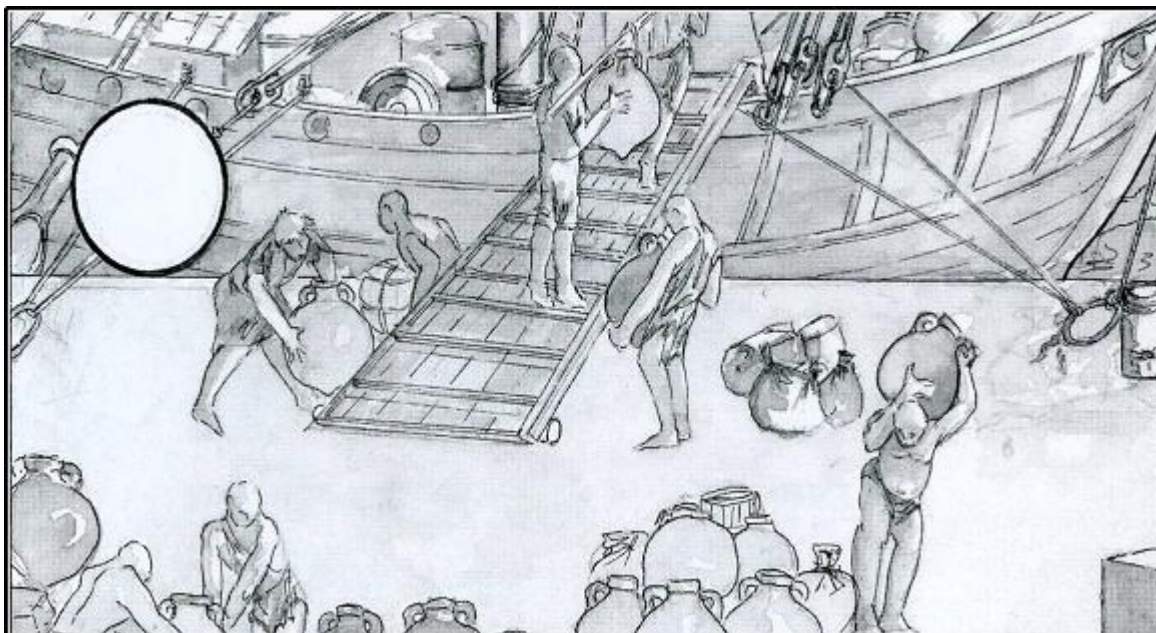
Desde la antigüedad prerromana era conocida la navegabilidad del Guadalquivir y de su afluente el Genil, incluso desde más arriba de la ciudad de Écija, ya que hay noticias e indicios que hablan del cortijo Castellar e incluso del Batán. La importancia de su caudal lo permitía siempre y cuando las embarcaciones no tuviesen demasiado calado. Este ha sido siempre uno de los principales argumentos con los que justificaba la presencia de la ciudad de Écija (*Astigi*) en una zona con malas



condiciones defensivas. La ciudad de Écija conoció su mayor etapa de esplendor durante la dominación romana: debió de participar a favor de César en las Guerras Civiles contra Pompeyo y, hacia el año 14 antes de Cristo, en época de Augusto, se eligió el llano al pie del poblado prerromano para fundar una nueva colonia llamada *Augusta Firma Astigi*: capital del *conventus Astigitanus*, uno de los cuatro “conventos jurídicos” de la provincia romana de la Bética (Provincia Hispania Ulterior Baetica), y una de las más importantes ciudades de Hispania, una gran ciudad de nueva planta junto al puente por el que la Vía Augusta cruzaba el *Singilis* (Genil). Su principal riqueza derivaba de su centralización de una comarca especializada en el cultivo olivarero y la exportación del aceite por todo el Imperio romano, empleando la vía fluvial por el Genil (*Singilis*) y el Guadalquivir (*Baetis*) y luego la marítima desde Sevilla. Según numerosos estudios realizados, resultaba diez veces más barato el transporte fluvial que

el realizado a través de vías terrestres. Era la época de oro de la navegación por el río Guadalquivir (Baetis) y el Genil (Singilis).

La producción y comercio del aceite, actividad que vivió un gran esplendor hasta el siglo III, provoca en la segunda mitad del siglo I d. C. un considerable crecimiento demográfico. Grandes extensiones de territorio se dedicaron a olivar.

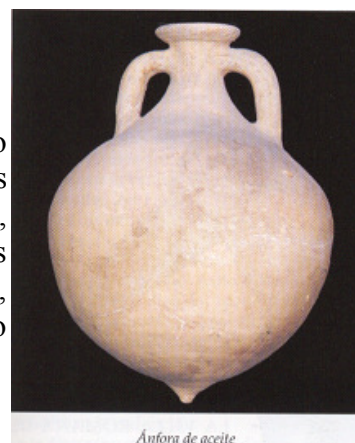


El uso del aceite fue muy variado y se utilizó en los baños públicos como ungüentos perfumados, dentro de la cocina, para la iluminación de los ambientes hogareños como combustible de las lucernas e incluso, mezclado con vino, permitía la curación de **heridas**.

El aceite, prensado en las fincas de grandes terratenientes, se obtenía durante el invierno y se almacenaba hasta la primavera en grandes recipientes.



Posteriormente, en el momento de mayor caudal del río Genil gracias al deshielo de Sierra Nevada y a las lluvias características de la estación, se transportaba en carros, dentro de odres de cuero, desde las explotaciones agrícolas hasta los puertos fluviales para almacenarlo en ánforas, donde se embarcaba en barcazas de poco calado cuyo

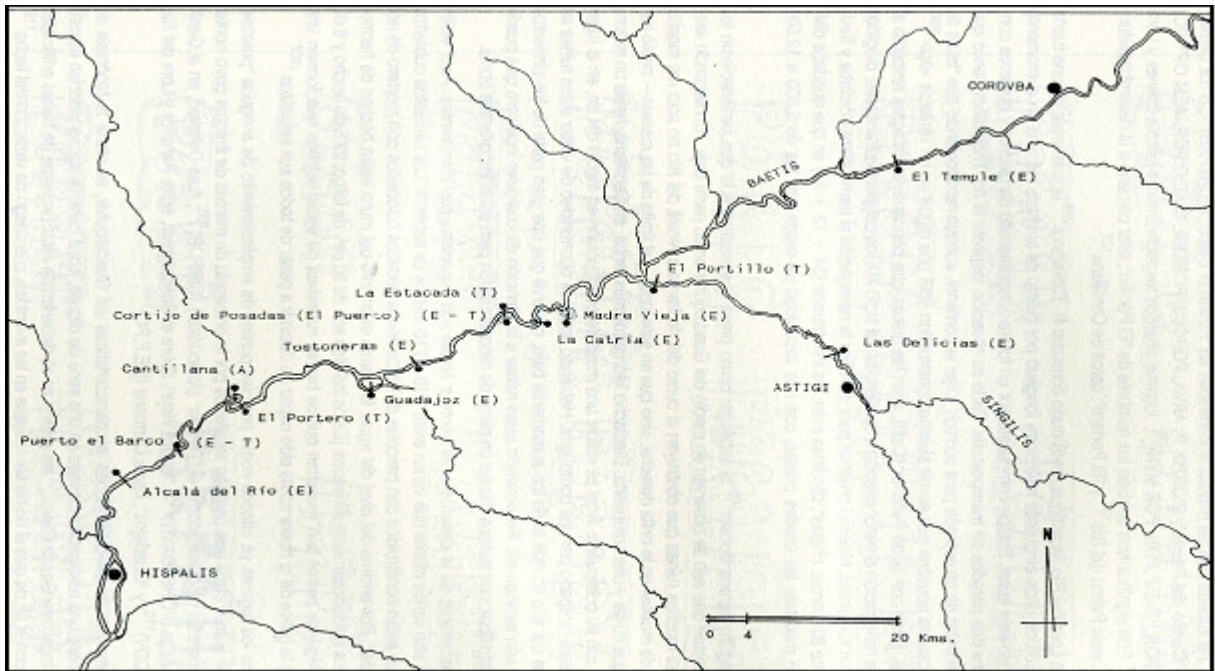


Ánfora de aceite

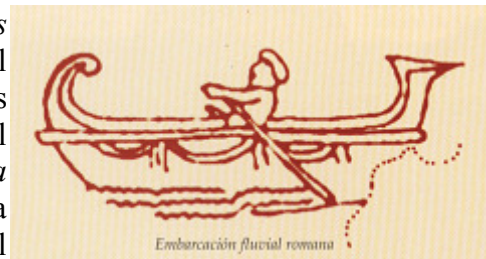
desplazamiento río abajo era facilitado por la propia corriente.

Las ánforas olearias béticas (ánforas Dressel 20) con una capacidad de 75 litros, eran de forma globular, cuello corto y dos asas contrapuestas, llevando información de los comerciantes (difusores), cantidad de aceite y el lugar de procedencia. El interior de estas ánforas se recubría con resina de pino para evitar filtraciones. La zona de Écija era una de las de mayor actividad productiva y calidad del producto, por lo que sus exportaciones llegaron a todos los rincones del Imperio. En la actualidad, Écija sigue destacando por la calidad de su aceite, como así lo pone de manifiesto los numerosos premios que les son concedidos a los oleoproductores de nuestra comarca, como por ejemplo, los concedidos a la Cooperativa de Aceites CAPI Molino de la Merced. Actualmente Écija se encuentra entre las zonas de más alta calidad oleícola de toda Europa.

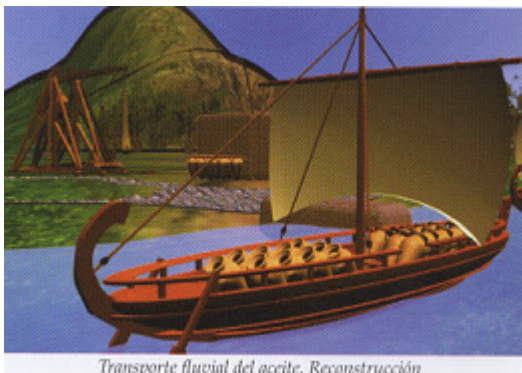
Las ánforas eran fabricadas en alfares a la orilla del Genil. Las alfarerías, productoras de ánforas olearias béticas (ánforas *Dressel 20*), se extendían solamente por las zonas que eran navegables de estos dos ríos en la antigüedad, es decir, por las orillas del Guadalquivir (*Baetis*) desde *Hispalis* (Sevilla) a las cercanías de *Corduba* (Córdoba) y por su afluente el Genil (*Singilis*), desde su desembocadura en el Guadalquivir hasta las cercanías de *Astigi*, (Écija). La distribución de las alfarerías, situadas a las orillas de estos ríos, dependía de dos factores, el primero de la navegabilidad de los ríos, según Estrabón, geógrafo e historiador griego, el Guadalquivir era navegable hasta *Corduba* y el *Singilis* hasta *Astigi*; el segundo, el hecho de que el control de la exportación del aceite y el llenado de las ánforas, se realizó a las mismas orillas de los ríos, hasta donde llegaba el aceite de los diversos *fundi*, seguramente en odres, de ahí, que las alfarerías cumplan la doble función de lugar de fabricación de las ánforas y de lugares de embarque del producto. Actualmente tanto a orillas del Guadalquivir como del Genil hasta Écija existen ruinas de varios puertos (*Portus*) romano que sería interesante recuperar y poner en valor patrimonial y turístico.



Por lo que respecta al territorio del *conventus Hispalensis* se conocen a las orillas del Guadalquivir un gran número de municipios romanos, situados todos en la orilla derecha del río: *Celti* (Peñaflor), *Axati* (Lora del Río), *Arva* (El Castillejo, Alcolea del Río), *Canama* (Alcolea del Río), *Naeva* (Cantillana) *Ilipa* (Alcalá del Río), *Italica* (Santiponce).



Cuando el aceite llegaba a Sevilla (Hispalis) se trasvasaba a barcos de mayor calado y capacidad para distribuirlo por todo el Imperio Romano, especialmente, la propia Roma. Ya escribe Estrabón, geógrafo e historiador griego, que se subía por el Baetis desde el Océano hasta Hispalis con grandes barcos de carga y hasta las ciudades que están más arriba con barcos más pequeños y posteriormente con barcas de río hechas de tablas e inicialmente de un sólo tronco. La Bética fue la gran abastecedora de aceite a Roma entre los siglos I y IV, gozando de gran estima entre la población de la metrópoli.



Transporte fluvial del aceite. Reconstrucción

La exportación llegó a ser tan importante que la gran mayoría de las ánforas documentadas en el Monte Testaccio (monte de tiestos) de Roma, proceden de la Bética. Hasta el siglo III d.C, el Monte Testaccio de Roma fue construido a base de restos de **26 millones de ánforas de aceite** provenientes de la *Baetica*, gracias a los sellos e inscripciones de las vasijas en sus asas, y actualmente se ha convertido en el punto de referencia para el

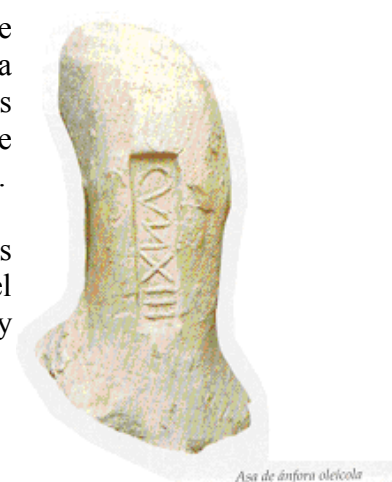
estudio de las actividades comerciales de ese Imperio.

El equipo dirigido por el catedrático de Historia Antigua de la Universidad de Barcelona, José Remesal y por Juan Manuel Blázquez, catedrático de la Universidad Complutense de Madrid, trabaja desde hace más de una década en el Monte Testaccio, al sur del casco urbano de Roma, que tiene un perímetro de un kilómetro y una altura máxima de 45 metros.

Las ánforas que se encuentran en Testaccio aportan información sobre cómo se formó y evolucionó el puerto fluvial de Roma y cómo era el comercio entre la Península Ibérica y la capital del Imperio gracias al buen estado de conservación de los recipientes.

Las ánforas olearias que provenían principalmente de Sevilla, Córdoba y Écija llegaban al puerto de Roma donde se descargaban y vaciaban apilándolas en pedazos (para ocupar menos espacio) en este “basurero” ya que no era rentable lavarlas y enviarlas de regreso a la Bética.

Con cada ánfora que se encuentra se obtienen datos precisos del nombre del comerciante, el peso, el contenido y el control fiscal (región de la que proviene y año de expedición).



Asa de ánfora oleícola

LA TRAVESÍA EN PIRAGÜA.

El club Ecijano de Piragüismo **L@s Papafrita** son los que crean en 2004 la “**Ruta romana del aceite**”.

La travesía fue realizada **inicialmente** por dos ecijanos que sin pertenecer a club de piragüismo alguno, no existían en la ciudad, se aventuraron a realizarla. Hoy en día, uno de ellos no se encuentra físicamente entre nosotros, aunque si está en la memoria de aquellos que tuvieron la suerte de compartir sus días.

El segundo año que se realiza fue denominada la travesía como “**Ruta Romana Del Aceite**” por un grupo de piragüistas ecijanos autodenominados **L@s papafrita** y fue realizada por Fco. Javier Martín Méndez en solitario. La travesía se desarrolla durante seis días y cinco noches. Relata Francisco que ingería comida enlatada que llevaba para el evento, dormía en las orillas de los ríos con sólo un saco de dormir y cuando la situación lo permitía, se acercaba andando a algún pueblo cercano para comprar nuevos víveres. La experiencia vivida por este piragüista fue tan satisfactoria que supo alentar a otros componentes del grupo a compartir tamaña odisea.

De esta forma, **el tercer año** fueron cinco los aventureros que se embarcaron en tan satisfactoria y durísima travesía. En esta ocasión, tampoco se contaba con logística alguna y todos los víveres y demás provisiones necesarias la llevaban en las propias

piraguas. De la misma manera que en la edición anterior, las necesidades que iban surgiendo se solucionaban al pasar por las diferentes poblaciones.

Las piraguas empleadas no fueron las más idóneas para realizar avances óptimos, de forma que palearon a razón de nueve horas diarias la mayoría de los seis días que duró la travesía. Ningún componente realizó preparación específica para ello, incluso uno se bautizó en el río dos jornadas antes del comienzo. Esto demuestra que la prueba no requiere mucho dominio de las técnicas del piragüismo ni de una preparación especial, sólo hay que tener constancia y dejarse llevar por el disfrute del contacto con la naturaleza, la visión de la fauna y los distintos cambios vegetativos. Durante la travesía pudieron deleitarse de la presencia de búhos reales, nutrias, miles de patos (en su mayoría crías) tortugas, ratas de agua, serpientes, garzas reales y comunes, zorros y águilas pescadoras; teniendo la suerte de poder auxiliar a una de ellas que quedó atrapada en el agua. Además de todo eso, lograron cerrar lazos de amistad entre los participantes quedando hermanados para siempre.

En la cuarta ruta fueron veinticinco los participantes provenientes de diferentes clubes de piragüismo de Andalucía. En esta edición y por primera vez se portó un testigo emulando la travesía realizada por los romanos, una pequeña ánfora con aceite entregada por el Sr. alcalde de nuestra ciudad D. Juan Wic, que fue entregada a la Sra. alcaldesa de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda a la finalización de la travesía.



Fueron empleadas seis jornadas y por tanto pernoctaron cinco noches.

Se contó con apoyo logístico durante la finalización de cada etapa a fin de contar, al menos con una comida caliente diaria, así como un descanso más confortable que el de las rutas anteriores.

El alcalde de Écija firma la ánfora.

La primera etapa es Écija-Palma del Río y durante la misma se pueden divisar las ruinas de al menos un Portus romano, diversas alfarerías romanas, además de fauna y flora típica de la zona. El Genil a lo largo de este tramo discurre cubierto de mucha arboleda lo que hace mucho más bonita la etapa. Tras diez horas montados en la piragua y dos porteos para evitar sendas presas, se llega a Palma del Río donde fueron recibidos por el Sr. Concejal de Deportes de la ciudad, dejando impresa su firma en el ánfora que portaban como testigo además de ceder las instalaciones municipales de deportes para el aseo de los participantes en la prueba y obsequiar a los mismos con un refrigerio. Los participantes de esta cuarta ruta, montan sus tiendas de campaña para pernoctar dentro de sacos de dormir en el “parque del suizo” de esta localidad. A la mañana de la segunda etapa, Palma del Río-Lora del Río, se logra alcanzar la desembocadura del Genil en el



Guadalquivir apreciándose la mezcla de corrientes y por tanto el aumento del caudal y por ende del cauce. En esta etapa, cerca de Peñaflor, se debe sortear una presa que tiene 7 metros de altura, para ello las piraguas son elevadas mediante cuerdas con la ayuda de todos.

Tras pasar por Peñaflor (*Celti*) y nueve horas de paleo, se logra llegar a la localidad de Lora del Río (*Axati*), donde los participantes en la prueba, reciben la visita de familiares y amigos dada la cercanía por carretera a la localidad de Écija.

La tercera etapa, Lora del Río-Brenes, discurre cerca de las localidades de Guadajoz donde el Guadalquivir recibe a otro afluente, el río Corbones, seguidamente se encuentran con Alcolea del Río (*Canama*) y reciben las aguas limpias del Huesna y en Cantillana (*Naeva*) se reciben las aguas del Viar. Posteriormente pasan por Villaverde del Río, concluyendo en la casa de campo de Emilio, situada en la ribera dentro del término municipal de Brenes y a unas dos horas de la próxima localidad, Alcalá del Río (*Ilipa*). Este ciudadano, que cede gratuitamente su casa, cuenta que la misma está construida sobre las ruinas de una de tantas alfarerías romanas que se encontraban situadas a la ribera del Singilis y del Baetis. De hecho, es fácil encontrar restos de ánforas así como ladrillos de la época.

La cuarta etapa se desarrolla entre Brenes y Sevilla, el caudal del río va aumentando a medida que se avanza. Dejan atrás a Alcalá del Río (*Ilipa*), Majaloba y La Algaba recibiendo las aguas del Galapagar. El paisaje cambia radicalmente conforme se acercan a Sevilla. Tras pasar el brazo del Guadalquivir que entra en la ciudad, la expedición pasa por los términos de Santiponce (*Italica*) y Camas. Cerca del Monasterio de Santa María de las Cuevas, en la zona conocida como “el charco de la pava, se despliegan las tiendas para pasar la noche.



La quinta etapa entre Sevilla y las Marismas del Guadalquivir se inicia pasando cerca de San Juan de Aznalfarache y Gelves. A partir de aquí comienza a verse grandes buques mercantes al unirse el río al brazo que se adentra en Sevilla hasta el puerto de la ciudad. Se pasa cerca de la localidad de Santa Eufemia y de Coria del Río donde existe aún una barcaza que transporta personas y vehículos de una orilla a otra. En una de esas orillas existe un lugar donde se puede degustar un pescado frito de la zona “los albures”. Este pez, conforme la expedición avanza, salta fuera del agua y algunos caen al interior de alguna piragua, siendo devueltos a su medio. Posteriormente se pasa cerca de La Vega y Puebla del Río, ya en plenas Marismas del Guadalquivir, pasan la noche. La presencia de gran cantidad de mosquitos hace que tengan que usar aerosoles repeledores de los mismos de los cuales iban provistos gracias a la experiencia de años anteriores.

A la mañana de este sexto día se pasa cerca de una localidad denominada Queipo de Llano. Por aquí el cauce del río tiene una anchura de al menos 500 m. y va en aumento. Ahora se comprende mejor porque los musulmanes lo llamaron el Wad-el Kebir o ‘gran río’. Posteriormente, por las proximidades de Lebrija y de Trebujena, entran en los límites del parque de Doñana y con ello aumenta la fauna aunque disminuye la flora de ribera, aumentando la vegetación de cañizo.

En medio del río, encuentran anclados gran cantidad de barcos de la pesca de albués. Tras esto pasan cerca de La Algaida, Bonanza y finalmente llegan a SanLúcar de Barrameda. La etapa duró diez horas, a pesar de que preveían realizarla en siete, debido a que contaron con viento de proa. Además, durante parte de esta última etapa, hubo pleamar que hacía que la corriente del río fuese río arriba y por tanto en contra. Todo esto hizo aún más dura la llegada a Sanlúcar.

A la llegada a Sanlúcar de Barrameda, el club Eslora de piragüismo les facilita sus instalaciones a fin de que se asean los integrantes en esta travesía. El **club ecijano de piragüismo L@s papafrita** hace entrega de la ánfora de aceite que portaban como testigo.

Ni que decir tiene, que la travesía resulta algo dura, pero también apasionante de forma que los que ya la han realizado no tienen la menor duda en volver a realizarla nuevamente. Además con

esta prueba se consigue romper con la rutina diaria y el estrés generado durante un año de trabajo, dando paso a la tranquilidad de los parajes naturales, a las fantasías imaginativas de naves surcando nuestras aguas en tiempos pasados, al disfrute de la fauna, al sonido de la naturaleza y del silencio.



Para más información:

Para alguna aclaración podéis llamarnos a los teléfonos:

629 766 668 – Juan Carlos

692 788 900 – Méndez

Correo electrónico: lospapafrita@yahoo.es

Web: www.lospapafrita.com