

El comercio aragonés y la navegación por el Ebro.

Notas históricas

GUILLERMO PEREZ SARRION

Para cualquier deseoso de conocer el pasado aragonés no hay duda que la navegación del Ebro es un simple tema erudito. Las descripciones al uso del tema se limitan a destacar la perenne constancia —e impotencia— de los aragoneses por navegar el Ebro a lo largo de los siglos y las escasas condiciones de éste para la navegación. Visto así el asunto queda reducido a una lucha perenne del hombre contra el medio natural inscrita dentro de la larga duración, desligada de referentes históricos concretos, y que por ello adquiere caracteres de atemporalidad, casi de eternidad.

La conclusión se reduce simplemente a constatar que el aragonés fue constante en su empeño y a reafirmar uno de los rasgos típicos y míticos del ser regional: la constancia, el empeño en conseguir objetivos racional y razonablemente difíciles de alcanzar a primera vista.

Es evidente que la navegación del Ebro está sujeta a condiciones naturales severas: es un río que con ser el más caudaloso de la península tiene grandes oscilaciones en el caudal, una divagancia considerable y avenidas frecuentes en su tramo medio que provocan multitud de meandros y cambios de curso, y una desembocadura deltaica con brazos que se ciegan con frecuencia. Sin embargo es bien sabido que el medio natural no determina la historia de los hombres, sólo la condiciona y no siempre de la misma forma.

No puede decirse por tanto que el esquema antes esbozado sea falso mas que en la medida en que es incompleto. Efectivamente la cuestión cambia desde el momento en que tratamos de situar la navegación aragonesa del Ebro y con ella el comercio aragonés hacia el Mediterráneo en distintas coyunturas y momentos históricos que no por variados e incluso radicalmente distintos carecen de lógica y explicación. Son ellos los que dan la dimensión real del problema: por qué y para qué hubo un empeño aragonés —en realidad múltiples y muy distintos empeños— por navegar el Ebro y salir al mar.

LA EDAD MEDIA

Un primer momento a considerar es el de los tiempos antiguos y la Alta Edad Media, para el que hay datos esporádicos de una navegación casi siempre esporádica, con propósitos comerciales. Así la «Ora marítima» de Rufo Festo Avieno, anterior al siglo IV a. C., menciona la existencia de comerciantes extranjeros que navegaban por el Ebro; y Plinio nos habla de que el Ebro se na-

vegaba entonces hasta la actual Varea, cerca de Logroño.

El Ebro tuvo importancia como vía de comunicación estratégica, pero su mayor valor fue como vía comercial, adquiriendo tal función para Aragón desde la Baja Edad Media. Es el período en que por un lado el entonces joven reino finaliza el proceso de la Reconquista y se estructura políticamente, y por otro la extensión de los intercambios de mercancías y la aparición del comercio de larga distancia comienzan a atribuir un valor creciente a la capacidad regional de exportación de productos, especialmente agrarios y sobre todo trigo. Entre los siglos XII y XV el Ebro se convirtió, en efecto, en una vía adecuada para colocar la lana, el aceite o el trigo aragoneses en Barcelona o distintos puntos del Mediterráneo. En este proceso fue esencial el desarrollo de Zaragoza, en donde ya a fines del siglo XIII surge —único lugar en Aragón— una burguesía comercial. Es el momento de la creación de diversas cofradías de mercaderes, entre ellas la de San Nicolás, que agrupaba a los patrones de embarcaciones que realizaban el transporte por el Ebro. A partir de entonces las exportaciones aragonesas de trigo, más o menos constantes y canalizadas en su mayor parte por vía fluvial, jugaron un papel importante en el abastecimiento de la fachada marítima de la Corona de Aragón —Cataluña y Valencia—, volcada al Mediterráneo. No es de extrañar que en este contexto los comerciantes catalanes manifestaran un interés creciente por el comercio con Aragón; tal es así que en 1383 se fundó en Zaragoza la cofradía de Santa Eulalia que agrupaba todos los mercaderes catalanes afincados en Zaragoza. La aportación de capital comercial y financiero foráneo se vio además potenciada por hechos como los conflictos sociales habidos en Castilla que desembocaron en las matanzas y éxodo de judíos a Aragón a fines del siglo XIV, o la crisis contemporánea de las finanzas barcelonesas y en el exilio subsecuente de comerciantes catalanes.

El comercio exterior aragonés quedó regulado en el plano fiscal por primera vez en las Cortes generales del 1361-1362, 1364 y 1398 mediante el establecimiento del derecho del General o Generalidades; el examen de las cifras recabadas por el arriendo de este impuesto que subsistió hasta principios del siglo XVIII, muestra un nivel de intercambios muy regular a lo largo de todo el siglo XV. En todo este comercio el Ebro desempeñó un papel muy activo. Asso cita documentos de 1316, 1317, 1331 y 1339 en los que la ciudad de Zaragoza se quejaba de que el trigo que exportaba a Barcelona pagara im-

puestos en esta ciudad, amén de otros de 1344, 1369, 1385, 1521, 1620, 1624 y 1678, en los que se atestigua la exportación tradicional del trigo aragonés a Cataluña por el Ebro.

Otro de los objetos básicos de comercio por el Ebro desde la Baja Edad Media fue la lana. Gracias a las investigaciones de Angel Sesma sabemos que la difusión comercial de la lana aragonesa alcanzaba ya entonces no sólo Cataluña sino por lo menos también el sur de Francia e Italia. El archivo de la familia Datini, en Prato (en la Toscana, cerca de Florencia) atestigua que estos comerciantes poseían a fines del siglo XIV abundante información sobre precios, producción y calidades de lanas de casi cincuenta localidades aragonesas; así como que comerciaban regularmente con este producto, muy apreciado por su calidad. Los mayores centros de comercialización de la lana aragonesa eran Zaragoza y Escatrón, puertos fluviales ambos, dado que el transporte por el Ebro era ya entonces más rápido y barato que el terrestre para alcanzar el Mediterráneo. Esta situación no cambió sustancialmente hasta el siglo XIX, en que los cambios tecnológicos en el transporte y la estructura del mercado transformaron a su vez los intercambios comerciales por vía marítima.

Aún así no hay que pensar en nada que se parezca a un tráfico fluido y sin problemas. El agua del Ebro no sólo era un medio de transporte sino también un medio de producción fundamental porque posibilitaba el regadío y era una fuente de energía muy importante; pero en la época feudal su uso estaba carente de toda racionalidad y planificación. La distribución de los aprovechamientos no seguía ningún criterio lógico, era un producto de la misma historia. Por eso el transporte por el Ebro se veía con frecuencia impedido por los azudes y presas que los señores, los monasterios o las propias localidades ribereñas construían para el riego de tierras y el funcionamiento de los molinos. Esta es una de las razones por las que ya en 1304 existía en Zaragoza un consulado de comercio encargado de resolver diversos asuntos comerciales, que tenía entre otras funciones la de supervisar y tener libre la navegación por el Ebro. El poder real podía contribuir a no empeorar el uso de la vía fluvial, pero difícilmente podía remediar la situación creada; así cuando en 1510 Fernando el Católico autorizó a la ciudad de Zaragoza a sacar acequias del Ebro lo hizo poniendo como condición que los azudes que pudieran construirse dejaran «...paso expedito, por donde las barcas, copanos et baxillos que suelen navegar, è almadias, è otras mercaderoas por el dicho rio puedan libremente pasar». La referencia lo era a la parte del río situada aguas arriba de Zaragoza, pero aguas abajo sucedía lo mismo.

El rey y las demás autoridades aragonesas se preocuparon también por facilitar el acceso a los dos puertos fluviales principales, Zaragoza y Escatrón; sobre todo a este último que era el más cercano al mar. Sabemos por ejemplo que en 1389 Juan I ordenaba al monasterio de Rueda, señor temporal de la villa de Escatrón, que permitiera a todos los que transportaban mercancías el uso de un camino nuevo que se había construido hasta el embarcadero, bajo pena de obligarles a reparar a su

costa el camino viejo. Es de notar en este caso —y con seguridad hubo otros— el limitado poder del rey sobre un medio de comunicación que evidentemente era de propiedad señorial y cuyo cuidado y conservación corría a cargo de los monjes.

Las posibilidades existentes en los siglos XII y XIII de llegar a una unión política y económica con Cataluña quedaron liquidadas definitivamente en el siglo XIV. Esto tuvo consecuencias enormes para Aragón a largo plazo, ya que consolidó la existencia de unos intermediarios políticos —Cataluña, País Valenciano— entre el reino y el mar que le impedirían beneficiarse directamente de la gran expansión comercial de los tiempos modernos basada en las grandes rutas marítimas. El texto que sigue es bien explícito:

«Como núcleo de consumo, como centro de producción y como base para posterior distribución de mercancías, el reino de Aragón se constituye [en los siglos XIV y XV] en el traspiés de la fachada mediterránea y en el soporte de sus grupos capitalistas. La importancia de esta función en fundamental por el momento en que se produce, precisamente cuando el impulso económico catalán llega al punto álgido de su trayectoria y los problemas políticos propios y generales de Occidente le quitan la base marítima en que se apoyaba. El recurso desesperado de volver la vista hacia el interior de la Corona, asumido por una parte del capital del Principado, no el más fuerte pero sí el más activo, fue el único rasgo de unión efectiva de los Estados componentes de la Corona desde su formación en el siglo XII, y lo que de haberse fomentado por el monarca y los grupos de presión del litoral hubiera conseguido fundir las sociedades aragonesa y catalana en una sola. Cuando en 1364 se establece una frontera económica, coincidente con la política establecida en tiempos de Jaime I, el proyecto surgido tras la muerte de Alfonso I el Batallador fue ya definitivamente irrealizable, como se demostró en el Compromiso de Caspe, en la sublevación de Cataluña y en el resto de la historia de la Corona de Aragón hasta la llegada de los Borbones.

Aragón, a partir de este momento, pasó a ser considerado por buena parte de los negociantes catalanes como una colonia más de la que extraer materias primas a buen precio, colocar los excedentes de la industria y distribución de las manufacturas llegadas de los viajes a Oriente».

(A. Sesma, **Transformación social...**, p. 50). Es en este marco de «dependencia» de Cataluña en el que la vía del Ebro se convirtió en una salida fundamental para Aragón.

La situación resultante suscitó problemas históricos de largo alcance. Uno fue el de las aduanas, que en el caso de la vía fluvial del Ebro fue el problema de los impuestos a pagar en Tortosa, otros puntos del curso bajo del río y lugares de destino en Cataluña. Otro, la búsqueda constante de una salida al mar exclusiva, propia y directa, origen y fundamento del irredentismo histórico aragonés sobre los territorios del Bajo Ebro. El primero se concretó desde el principio sobre todo en Tortosa, mercado comarcal y escala técnica obligada de los barcos aragoneses y catalanes que navegaban el Ebro. En 1319 Jaime II eximió de impuestos el trigo que bajaba de Zaragoza a Tortosa; pero en 1320 volvió a exigir la llamada **lleuda** o lezda, por lo que la ciudad aragonesa acordó redimir el pago entregando al rey la cantidad de 50.000 sueldos barceloneses. También había un comercio ara-

gonés por el curso superior del río dirigido a Navarra, País Vasco y Castilla; pero era menos importante en volumen y presentaba mayores problemas técnicos. La aduana con Navarra también fue con frecuencia fuente de problemas.

LOS SIGLOS XVI Y XVII

En los dos siglos siguientes hay indicios de que la situación de la economía aragonesa se había corregido sustancialmente. Jaume Torras afirma que en la centuria del Quinientos, Aragón tenía una economía «autocentrada» o en proceso de serlo —cambio respecto al siglo XV cuyas causas habrá que explicar—; mientras que en el siglo XVII la crisis económica secular, la demográfica de Aragón, la expulsión de los moriscos y la Guerra de Cataluña provocaron una nueva caída de la demanda interior, la crisis del capital mercantil indígena y una nueva «periferización» regional que se manifestaría plenamente en el siglo XVIII.

Estos datos concuerdan con los pocos que se conocen sobre la evolución de la navegación del Ebro. Su papel, al decir de G. Colás y J. A. Salas, quedó atenuado en cierto modo en el siglo XVI en virtud del aumento de los intercambios con Francia —hay por tanto una variación sustancial en el esquema dibujado antes para la Edad Media—, y volvió a adquirir importancia en el siglo XVII con la crisis de este comercio. Es posible, pensamos, que influyera también la caída de la demanda interior antes aludida. Se conocen muy pocos datos sobre la navegación comercial regular para esta época; con seguridad la hubo. La única constatada en estos dos siglos es, aparte las citas de Asso mencionadas, el tráfico regular de almadías procedentes de la montaña pirenaica a través sobre todo de los ríos Zadorra, Arga y Aragón en el curso alto y medio, y el Cinca en el curso bajo, amén de la de los ríos catalanes; un reciente libro de Severino Pallaruelo (ver bibliografía) proporciona noticias interesantes sobre ello. En 1510 Fernando el Católico autorizó la construcción de una acequia de riego y navegación aguas arriba de Zaragoza; pero la que finalmente se construyó a partir de 1527 lo fue sólo de riego, y se financió en buena parte con un peaje sobre las almadías que circulaban por el Ebro.

Un aspecto importante de la cuestión a considerar es la constancia política de la clase dirigente aragonesa por lograr una salida al mar. En este asunto, importante y poco analizado hasta ahora, entraban en juego tanto intereses económicos —comercio con Cataluña y el exterior— como fiscales —**generalidades** a percibir por la Diputación del reino— y políticos —prestigio y expansión territorial—. Es relativamente conocido el hecho de que en 1506 se logró que Fernando el Católico preparara una disposición real secreta —que nunca llegó a hacerse pública—, por la que no teniendo Aragón puerto de mar se incorporaba a dicho reino «...el puerto de Tortosa, sus Alfaques y todos aquellos lugares y territorios que están incorporados al Principado de Cataluña». También se le otorgaba la ciudad de Lérida y su territorio. El documento, que probablemente jamás se pensó

hacer público, debió ser redactado a instancias de aragoneses cercanos a su persona como don Alonso de Aragón, arzobispo de Zaragoza e hijo natural suyo, o el justicia Juan de Lanuza.

Se conoce mucho menos, sin embargo, una disposición quizás más importante que fue promulgada el 27-V-1706 —doscientos años después— por la esposa de Felipe V de Borbón, a la sazón reina gobernadora —su marido estaba en el frente de batalla—. En ella se dice textualmente que

«...considerando se halla este Reino [de Aragón] sin el adorno, y defensa de fortalezas que le aseguren, y sin el beneficio del comercio y salida de sus frutos que le enriquezca por falta de puerto marítimo para extraerlos, conveniencia hasta aquí deseada y no conseguida, he resultado conceder a este Reino e incorporar a él el puerto de Tortosa y sus Alfaques, y todos aquellos lugares y territorios de la parte del Ebro hacia Aragón que hasta aquí han estado incorporados al Principado de Cataluña. Y también desmembrar del Principado de Cataluña la Ciudad de Lérida, y todos los lugares y territorios que están entre los ríos Noguera y Cinca, incorporando uno y otro con ese Reino. Y antes de expedir las ordenes para su ejecución, he querido... que lo entendais inmediatamente y con anticipación de mi real expresión...»

(el texto en A. Arteta, **Discurso instructivo...** pp. 157-158).

La disposición tiene un contexto y unos antecedentes que merecen explicarse con detalle. Vayamos primero al contexto en que surge; era una real cédula, esto es una norma legal que se promulgó efectivamente, aunque nunca se llegó a ejecutar dado que fue dictada en mayo de 1706, en plena Guerra de Sucesión. A fines de diciembre de 1705 habían tenido lugar una serie de motines en Zaragoza y otros puntos de Aragón contra las tropas proborbónicas, y estaban en manos del archiduque una parte del Bajo Cinca y el Bajo Aragón (Fraga, Alcañiz), amén de Cataluña. En marzo-abril Felipe V, que por entonces controlaba la mayor parte del territorio aragonés, contraatacó hacia Barcelona, sin llegar a conquistarla. Los aliados le cortaron la retirada, manteniendo la ocupación de la franja oriental aragonesa y Cataluña, y el Borbón hubo de volver a Madrid por Francia y Navarra. La disposición fue promulgada en Madrid en mayo, justo cuando las tropas aliadas de los Habsburgo habían iniciado un fuerte ataque. Madrid y Zaragoza fueron tomadas en junio, y el archiduque se proclamó rey en la capital aragonesa el 29 de ese mes. Los hechos explican la medida: evidentemente la concesión de Felipe V castigaba a Cataluña, que estaba en manos del archiduque, y trataba de conseguir a toda costa el apoyo de todos o la mayoría de los grupos sociales que había en Aragón, atribuyendo al reino antiguos territorios en disputa. Los triunfos militares de Felipe V cambiaron la situación radicalmente y doce meses después quien había ampliado generosamente el territorio aragonés y la había dado salida al mar reconquistó Zaragoza, olvidó lo acordado y suprimió fulminantemente los fueros del reino.

El otro aspecto a considerar del texto son sus antecedentes sociales. Los grupos dominantes en Aragón habían tratado de ampliar su territorio y salir al mar en

1506 sin conseguirlo; y doscientos años después trataban de arrancar la misma concesión a un monarca en dificultades. En la medida en que el ofrecimiento podía ser solicitado o aceptado, el dato nos revela el acusado sentido particularista —ninguna solidaridad política con Cataluña— existente todavía en Aragón a principios del siglo XVIII; pero también, y esto es quizás lo más interesante, que el reino seguía considerando aún el asunto como una auténtica **cuestión nacional**.

Hay indicios para pensar, en efecto, que así se veía desde hacía tiempo. Ya en 1608 una reunión de diputados aragoneses y valencianos trató la posibilidad de construir un camino de Zaragoza a Vinaroz; en 1614 se presentaron los planos, pero la obra no tuvo continuidad. El proyecto se concretó mucho más en 1677, cuando una llamada «Conferencia de Navegación del Ebro» formada por miembros de los cuatro brazos de las Cortes de Aragón, encargó a Luis Liñán y Vera, ingeniero y maestro mayor de las barcas del Buen Retiro de Madrid, y al arquitecto Felipe Bussignac y Brobón, un reconocimiento exhaustivo del Ebro y la presentación de dos proyectos: uno de navegación del Ebro y otro alternativo de reacondicionamiento del camino de carros existente de Zaragoza a Vinaroz.

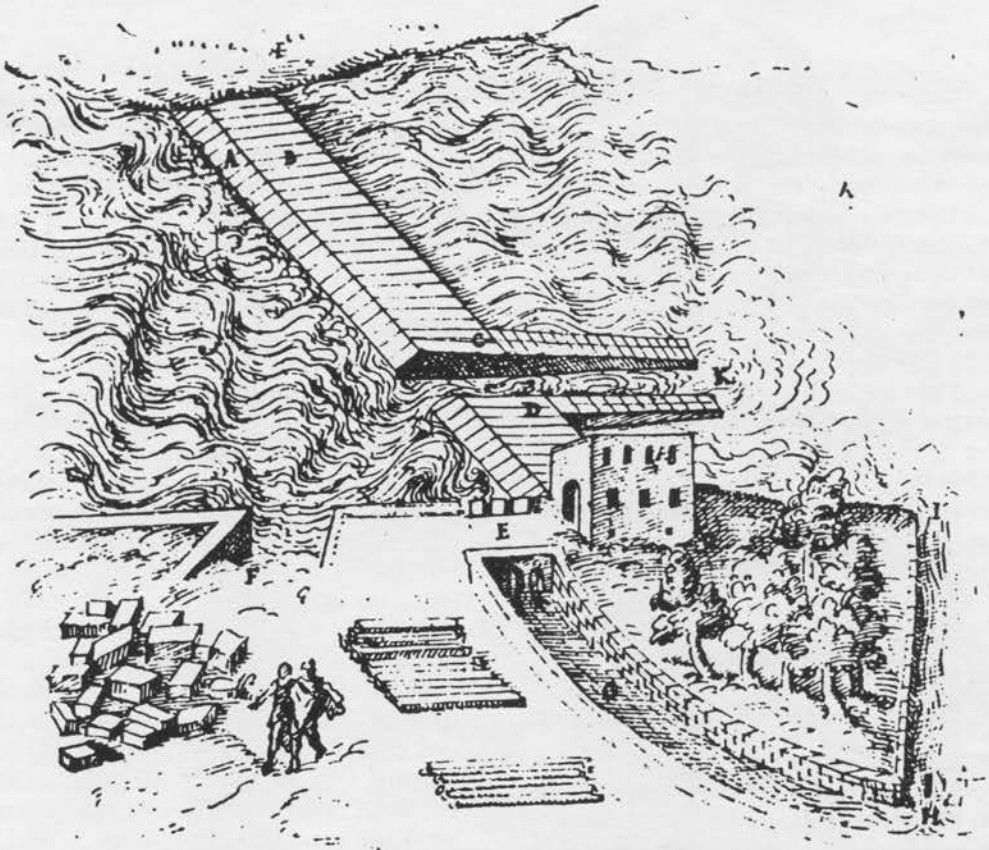
El proyecto de canalizar el Ebro, construir diques y esclusas en cada uno de los 13 azudes que había en el cauce (de Gelsa a Tortosa), acondicionar el puente de Vinaroz y construir un castillo en Los Alfaques, se presupuestó por cada uno en dos cifras distintas, 400.000 y 1.200.000 escudos; el de acondicionamiento de una carretera nueva y el puerto mencionado en sólo 155.000. Se optó por el camino, y el proyecto del Ebro quedó archivado para otra ocasión por falta de dinero para acometerlo. Ahora bien, lo más significativo de estos proyectos no está en su carácter de antecedentes de la cédula de 1706, sino sobre todo en su intencionalidad: tanto el uno como el otro pretendían convertir a Vinaroz, territorio valenciano, en un puerto franco regido por fueros y leyes de Aragón para todas las mercancías destinadas a él; e incluso contemplan el que se declararan territorio aragonés la villa y el camino carretero. Sabemos incluso que ante la noticia de que por entonces algunos valencianos, probablemente miembros de la nobleza, tenían interés en poder acceder a ocupar las encomiendas aragonesas de la Orden de San Juan de Jerusalén, los aragoneses se dirigieron a Carlos II, que tenía intención de celebrar Cortes en Valencia —lo que nunca hizo—, pidiéndole que sólo les concediera este privilegio si ellos cedían a su pretensión sobre Vinaroz.

Es evidente que a fines del siglo XVII Aragón seguía buscando la forma de conseguir una salida al mar; esto explica que sólo veinte años después los aragoneses siguieran maniobrando políticamente, aprovechando la guerra y el cambio de dinastía, para conseguir sus pretensiones, aunque esta vez sobre territorio catalán. La lógica de la política aragonesa sobre el tráfico comercial hacia el Mediterráneo es perfectamente explicable. La única política económica aplicable en la época en la mayor parte de los Estados europeos, dejando aparte

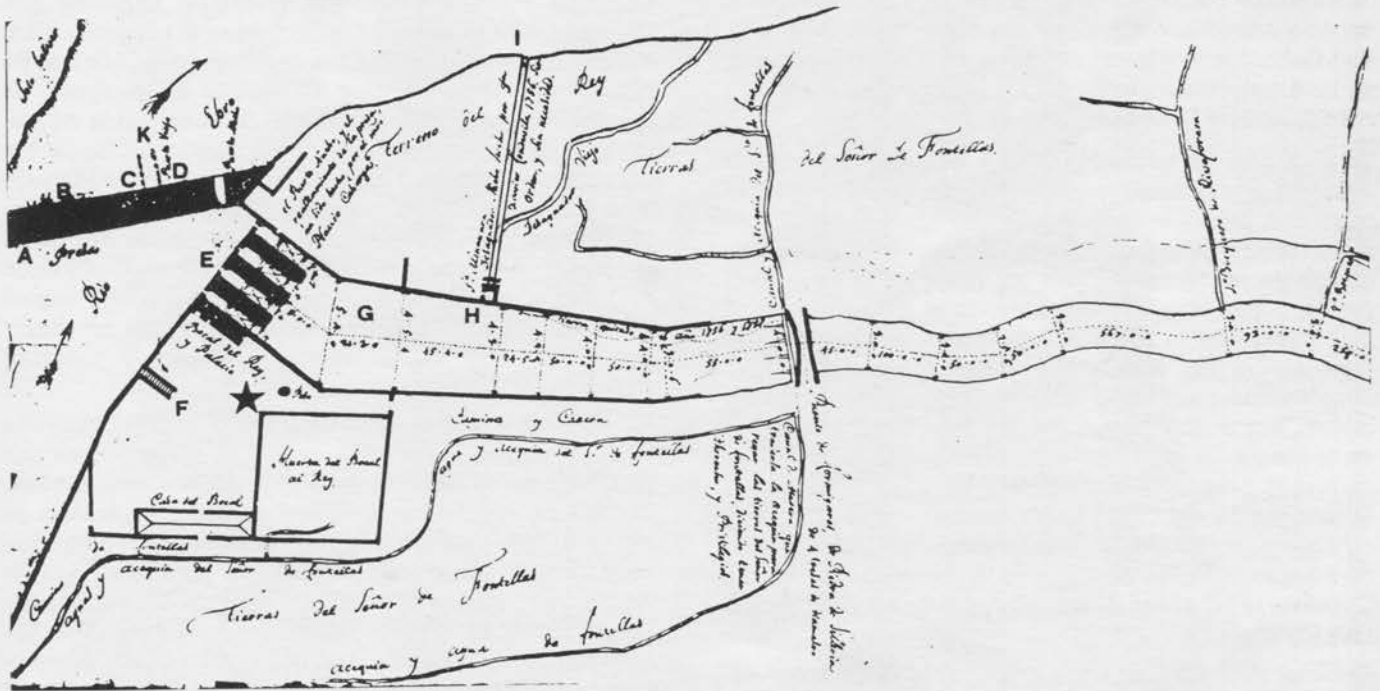
los más desarrollados, era la mercantilista; y en ella el proteccionismo aduanero era un elemento esencial. La corona española era aún en buena medida un conjunto de Estados; los puertos de mar más accesibles a Aragón, y por tanto las aduanas, estaban en Cataluña —Tortosa— y Valencia —Vinaroz—; y para el reino la única manera de controlar el acceso al comercio marítimo, el más rentable e importante de entonces, era conseguir puerto y aduana propios. De ahí la obsesión por conseguir la ampliación del territorio o en su defecto disponer de un punto de intercambio marítimo con consul y fueros aragoneses.

Los datos disponibles parecen indicar por tanto que el objetivo principal de la política «exterior» aragonesa al reivindicar el Bajo Ebro no era un simple expansionismo territorial al estilo feudal, sino la mayor integración de Aragón en el mercado mundial, articulado en torno a las grandes rutas marítimas. Un puerto aragonés permitiría mejorar y agilizar los intercambios y sobre todo controlar totalmente la presión fiscal que habían de soportar éstos. Ese control estaba entonces en otras manos.

Los proyectos de regadíos derivados del Ebro siempre estuvieron, a diferencia de otros, relacionados con su navegación y canalización. Ambas necesidades están en la raíz del desarrollo en Aragón de la ingeniería hidráulica. Arquitectos, ingenieros diversos e incluso simples maestros de obras diseñaron y en ocasiones ejecutaron proyectos de presas, azudes, acequias, puentes, «minas» —túneles— y otras obras. Y no siempre con éxito; es conocido el hecho de que el azud, palacio y trazado de la antigua Acequia Imperial fueron obra del famoso escultor renacentista aragonés Gil de Morlanes, pero lo es menos que la pendiente del cauce la calculó o ejecutó equivocadamente y que por ello la acequia estuvo casi inútil durante dos siglos y medio. Hay que admitir sin embargo que fue una realización ambiciosa para la época y una gran obra de ingeniería. También la navegación del Ebro tuvo que ver en estos proyectos. En 1984 se ha editado por primera vez un magnífico tratado de tecnología hidráulica escrito por autor anónimo poco después de 1579, titulado **Los veintitún libros de los ingenios y de las máquinas**. El analista y prologuista de la edición del manuscrito, J. A. García-Diego, lo atribuye con pocas probabilidades a un ingeniero lombardo, Juan Francisco Sitoni, y con muchas sobre todo a algún ingeniero aragonés amigo de éste. El tratado está muy relacionado con lo aragonés —vocablos, lugares citados, otras referencias—; pero además se sabe que en los años inmediatamente anteriores a su elaboración Sitoni estuvo en Aragón por cuenta del rey, Felipe II, efectuando diversos reconocimientos de la Acequia Imperial y el estado de la navegación por el cauce del Ebro, de Tudela a Tortosa. Fuera o no un aragonés el autor del tratado, es evidente que los problemas que planteaba el Ebro fueron un estímulo en el desarrollo de la ingeniería hidráulica del Quinientos, y no conviene olvidar que por entonces la que se practicaba en la Lombardía —de donde procedía Sitoni— y en general el valle del Po, era la más avanzada de la época.



Reproducción de **Los veintiun libros de los ingenios de las máquinas**, obra de tecnología hidráulica, de autor anónimo, de hacia 1579



Fragmento de un plano de **El Bocal viejo de la Acequia Imperial**, de 1757.

Si uno se sitúa exactamente en el lugar señalado en el plano mirando a la presa obtiene una panorámica totalmente idéntica a la del grabado. Las letras de éste, que hemos añadido al plano, nos muestran la ubicación de cada elemento. En el siglo XVI los barcos y almadías pasaban el azud por un «puerto» o rampa que en el siglo XVIII había sido abandonado y sustituido por lo que parece una esclusa. Puede concluirse que muy probablemente el autor del manuscrito y el grabado vio El Bocal antes de realizarlo y trató de reproducirlo.

Pedro Juan de
Lasso de
M. G. Tapie, *El Canal
de Gille p. 171*

EL SIGLO XVIII

El siglo XVIII trajo consigo cambios muy importantes. La Guerra de Sucesión, saldada con el triunfo de los Borbones, produjo la supresión de muchos particularismos políticos y jurídicos y la progresiva homogeneización y centralización política del país. La Ilustración supuso a su vez, en lo que aquí interesa destacar, el intento de abordar por primera vez una política económica global. Por eso las reivindicaciones territoriales aragonesas sobre el Bajo Ebro dejaron de tener sentido, y los proyectos del reino por mejorar la navegación del Ebro quedaron subsumidos en la segunda mitad del siglo en un amplio plan de construcción de una red de canales en España, en el que intervinieron activamente políticos aragoneses como el conde de Aranda o Ramón Pignatelli. Para su realización surgieron problemas insolubles: faltaron medios técnicos (la Escuela de Caminos y Canales no se creó hasta fines de siglo), financieros (la reforma fiscal nunca llegó a llevarse a cabo), de creación de un área económica (no se suprimieron totalmente las aduanas interiores) y sociales (no se introdujeron reformas en profundidad en el sistema social vigente).

Este plan sin embargo se realizó en algunos puntos. Por lo que se refiere al Ebro, elemento esencial del plan, se previeron cinco actuaciones diferenciadas: conexión del tramo alto con el Cantábrico por Navarra o Santander, conexión con el Atlántico por el Canal de Castilla y el río Duero (se construyó parte del canal), y en el Ebro acondicionamiento del tramo alto, construcción de un canal para pasar la parte más árida, Tudela-Sástago (se construyó una parte) y acondicionamiento del tramo bajo con construcción de un canal Amposta-San Carlos de la Rápita de salida del Ebro (se construyó pero apenas funcionó) para evitar las dificultades de navegación de la desembocadura del río.

En este área no hay duda de que el Canal Imperial de Aragón fue la realización más brillante. La obra se construyó con un doble objetivo, riego y navegación. El primero trataba de materializar los proyectos agrarios, iniciados en la década de los 60, de reforma de la propiedad (modernización, aumento de la producción) y la distribución de la renta agraria (lucha contra los diezmos, contra los derechos feudales, creación de una contribución por el riego que se utilizara con fines sociales). Estos objetivos respondían al proyecto político de la burguesía ilustrada de potenciar una sociedad de pequeños propietarios agrarios y libre comercio; en él la navegación del Canal hacía posible la del Ebro, articulando el comercio y el mercado interior y dando salida a los excedentes agrarios de la depresión del Ebro a través de los puertos de Santander (Laredo), San Sebastián y/o Barcelona.

El Canal se construyó entre 1766 y 1790; estaba proyectado entre Fontellas, cerca de Tudela, y Sástago, pero sólo llegó a Zaragoza. La otra mitad nunca llegó a realizarse por falta de dinero. Hoy conocemos perfectamente la estructura y evolución de la navegación por él hasta principios de la centuria siguiente. El reglamento de navegación y los aranceles fueron promulgados en 1788-1789 y el servicio empezó a funcionar ese último

año con barcos movidos por animales de tiro que transportaban pasajeros y mercancías en tráfico constante a lo largo de la jornada (día y noche) y el año (con una sola interrupción en febrero para la limpia del cauce). La existencia de una frontera aduanera entre Navarra y Aragón obligó a crear dos aduanas fluviales en Zaragoza y El Bocal (Fontellas) que fueron fuente constante de problemas burocráticos y un obstáculo al libre comercio. La supresión de las aduanas navarras fue algo que nunca pudo realizarse; las mercancías que venían de Rioja y el Norte por la ruta natural del río —por agua o por tierra— habían de pagar derechos por entrar y salir de Navarra, lo que potenció una ruta terrestre de contrabando más al sur, por Cervera del Río Alhama, que bordeaba Navarra y desembocaba en Mallén, ya en Aragón. Muchos trajineros y arrieros optaron por esta ruta y de esta forma el Canal no pudo captar parte del tráfico interregional de mercancías, uno de los objetivos principales de su construcción. Su función quedó por tanto reducida a articular económicamente la Ribera del Ebro con Tudela y Zaragoza, y a transportar fundamentalmente productos de la zona: trigo y cereales en general, regaliz, hortalizas y toda clase de productos manufacturados objeto del pequeño comercio. El tráfico adquirió su máxima intensidad en 1793-1795, en que tuvo un papel de cierta relevancia en la Guerra contra la Convención, y en los ocho años anteriores a 1808, quedando totalmente desorganizado por la guerra en los años subsiguientes.

Además del tráfico de mercancías por el Canal, a lo largo de la centuria siguió habiendo, por éste y por el Ebro, un intenso tráfico de **navatas** o almadías que transportaban madera a Zaragoza para el consumo urbano y al mar con destino a los astilleros de la Marina. En la segunda mitad de siglo se produjo en Zaragoza, en efecto, un gran aumento general de la demanda de madera; el hecho mismo de la construcción del Canal Imperial fue un factor a favor. Según Severino Pallaruelo sólo en el año 1774 —cuando las mayores obras del Canal aún no se habían emprendido— bajaron por el río Aragón y luego por el Ebro 25.000 maderos de distintos tamaños. Con todo, el principal río almadiero siguió siendo el Cinca, cuya madera se destinaba en mayor proporción a la exportación por el Ebro y posterior transporte marítimo.

Es difícil precisar la importancia que para el desarrollo de la zona tuvo el hecho de que, a 60 o 70 años de que se creara la red regional —y nacional— de ferrocarriles, la zona occidental de la Ribera del Ebro dispusiera ya de un sistema de transporte rápido, barato y utilizable todo el año; sobre todo si tenemos en cuenta que en medio se sitúa una guerra terriblemente destructora seguida de una prolongada depresión económica. Que fue importante no hay duda. Aún hoy mismo puede comprobarse que el principal corredor industrial de Aragón está instalado sobre esta misma área económica, originariamente sólo agraria, articulada por el Canal Imperial de Aragón en el siglo XVIII y el ferrocarril en el siglo XIX.

La construcción del Canal y la no realización de los proyectos iniciales que lo llevaban hasta Sástago creó en



Matho Gonzalez lo dió y grabo en Laga.^a

la Ribera del Ebro aragonesa dos zonas perfectamente diferenciadas. La zona del Ebro navegable a través del Canal Imperial podía serlo fácilmente, todo el año y en ambos sentidos. El tráfico extrarregional de mercancías desde Zaragoza hacia el oeste era —según parece— menos importante en volumen que el que se realizaba hacia Cataluña; ello y el problema no solucionado de las aduanas hicieron que la navegabilidad del tramo tuviera efectos sobre todo en el plano de los intercambios interiores, en los que repercutió favorablemente. La navegación orientó comercialmente hacia Zaragoza toda la zona de la Ribera del Ebro occidental, que dirigió hacia allí gran cantidad de excedentes agrarios. En otras palabras, cumplió en la zona el papel que desde mediados del siglo XIX tendría el ferrocarril: articular el mercado interior, en este caso comarcal.

En cambio el tráfico de la zona situada aguas abajo, que para la región tenía objetivamente mucha más importancia, corrió una suerte muy distinta. El tramo de canal entre Zaragoza y Sástago no llegó a construirse nunca por lo que los puertos fluviales de Escatrón y sobre todo Mequinenza, por donde salían por el Ebro hacia Cataluña y otros lugares las principales partidas de excedentes agrarios exportables, siguieron conectados con Zaragoza a través del tramo más difícilmente navegable por su escaso caudal, fuertes estiajes y meandros abundantes. La capital aragonesa, principal centro de producción y consumo en Aragón, lugar en donde se percibían gran cantidad de rentas agrarias comercializables, donde residía la clase mercantil más desarrollada, nunca llegó a conectar con la zona fluvial que ofrecía mayores posibilidades de navegación, la situada aguas abajo de la confluencia de los ríos Cinca-Segre con el Ebro; es decir, la localidad aragonesa de Mequinenza y el Bajo Ebro catalán.

A pesar de todo la vía del Ebro siguió siendo además de ruta almadiera muy importante el principal canal de exportación de los productos aragoneses —trigo, aceite, lana, seda, otros cereales— a Cataluña y al exterior, complementada por una red de sendas de arrieros y algunos caminos, como el de Zaragoza a Lérida o el de Barbastro y Monzón a Lérida. Por eso los proyectos de canalizar y navegar el Ebro siguieron siendo una de las obsesiones de la política aragonesa y fueron defendidos sobre todo por quienes más interés pasaron a tener en ello, la burguesía comercial que se desarrolló en Zaragoza en la segunda mitad de la centuria al calor del crecimiento agrario secular.

La liberalización del comercio de granos por parte del gobierno ilustrado y el motín de Zaragoza de 1766 fueron un estímulo fundamental para que los ilustrados aragoneses empezaran a reflexionar sobre los problemas del comercio interior y exterior del reino; en realidad fueron el origen del análisis económico y social moderno en Aragón. En 1768 un funcionario de la intendencia de Zaragoza, Tomás de Anzano, publicaba dos obras con un extenso análisis sobre las causas de las alteraciones de precios habidas en el reino y el problema de los abastos, proponiendo diversas soluciones. En 1776 se creó en Zaragoza la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País con el fin fundamen-

tal de impulsar el reformismo ilustrado en la región. En ella participaron inicialmente la burguesía comercial e industrial, la parte más ilustrada de la aristocracia, una parte del clero secular, muchos funcionarios del Estado y no pocos militares. La sociedad creó inmediatamente una sección dedicada al comercio y en 1777 una Junta de Navegación del Ebro encargada de la promoción de la vía, resucitando los proyectos de 1678; y con los dos decretos de 1776 y 1778 que liberalizaban el comercio con América vio la gran ocasión para potenciar el comercio exterior de Aragón, habida cuenta de que en el segundo, Carlos III había declarado a Los Alfaques puerto franco para las exportaciones aragonesas.

En el viejo reino se veía por entonces que la burguesía comercial catalana estaba obteniendo beneficios considerables en este comercio, y se trató de hacer lo mismo intentando obviar la distinta situación económica y social en que por entonces estaban el reino y el Principado. Con esta finalidad se convocó un concurso sobre las posibilidades de la producción aragonesa en el comercio americano que fue ganado por el entonces secretario de la sección de Artes de la sociedad, Antonio Arteta de Monteseuro, quien en 1783 publicaba el trabajo ganador, de título bien expresivo: **Discurso instructivo sobre las ventajas que puede conseguir la industria de Aragón con la nueva ampliación de puertos concedida por S. M. para el comercio con América, en que se proponen los géneros y frutos de este reino más útiles a este fin, y los medios de extraerlos y negociarlos con mayor economía y beneficio.** Toda la estrategia de Arteta se basaba en la potenciación de la vía del Ebro. En plena reconstrucción del Canal Imperial, Ramón Pignatelli trazó en 1785 un amplio plan de navegación; y se tienen noticias de otros proyectos catalanes de mejora del curso bajo del río. En 1780 estaba ya construido el canal de Amposta a San Carlos de la Rápita e iniciadas las obras de construcción de esta ciudad, de nueva creación. El puerto no se llegó a acabar, y el canal se abandonaría tiempo después debido a que se cegaba continuamente.

Si siempre tiene interés examinar los proyectos y planes que se hicieron sobre la navegación del Ebro, más lo tiene el conocer quiénes y cómo la usaron efectivamente en esta época. A la hora de mencionar los grupos sociales e instituciones que utilizaron la vía del Ebro en el siglo XVIII resulta necesario hacer referencia en primer lugar al mismo Canal Imperial de Aragón, que debido a que recaudaba en productos la renta de la contribución por el riego, se había convertido en un gran distribuidor de productos agrarios, principalmente trigo. Del total de lo que recolectó de este producto en esos años, una parte la vendió a pósito de Zaragoza, otra parte la destinó a préstamos en especie a los labradores para la siembra, y otra a la exportación a Cataluña por el Ebro. Las primeras noticias de estos envíos son de 1779, un año después de que Pignatelli empezara a administrar los productos agrarios que ingresaba la empresa. El principal inconveniente conocido que tuvieron fue la existencia de derechos de paso en Tortosa, algo que debieron sufrir todos los traficantes por el Ebro. Ya en 1780 fueron embargados dos barcos que

transportaban trigo de la empresa, y aunque ese mismo año Floridablanca eximió del pago de la lleuda o lezda a los barcos del Canal, la disposición no se cumplió en los años siguientes, a juzgar por los hechos que conocemos. Otros comerciantes no disfrutaron tampoco, por supuesto, de este privilegio. No obstante en la última década de la centuria el privilegio del Canal volvía a tener vigencia. La venta de las partidas se hacía mediante intermediarios en Tortosa o Barcelona.

Poseemos menos datos en cambio de otra entidad que también utilizó el Ebro en estos años; nos referimos a la llamada Compañía General y de Comercio de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, un grupo mercantil, industrial y financiero creado en 1763 por cinco gremios madrileños que operó en España y otros países. Esta compañía se convirtió en 1785 de hecho, en virtud de disposiciones diversas del gobierno ilustrado, en una entidad semipública financiada con capital privado; administró muchos tributos y derechos reales, entre ellos el excusado de muchos obispados, rentas de maestrazgos de órdenes militares, y el abastecimiento de víveres al ejército, Corte y Reales Sitios en diversos años. Estas actividades la relacionaron con Aragón y la burguesía comercial aragonesa. Los arriendos que obtuvo en Aragón —por ejemplo el excusado de bastantes obispados— y otros lugares, le proporcionaron multitud de materias primas agrarias con las que comerciar; una parte de ellas se sabe que las colocó en Zaragoza o las exportó a Cataluña por vía terrestre o a través del Ebro, eludiendo el pago de derechos por ser compañía privilegiada, con las ventajas consiguientes.

Sin embargo la mayor parte del tráfico de productos de exportación por el Ebro debió de estar en manos del capital privado aragonés y catalán. A lo largo del siglo XVIII y sobre todo en su segunda mitad, se produjo en Cataluña un intenso proceso de desarrollo económico y social concretado, para lo que aquí nos ocupa, en una especialización agraria del campo catalán, que de forma creciente se dedicó a producir mercancías comercializables en los mercados exteriores, y en una demanda creciente de las materias primas agrarias de Aragón —trigo, lana, seda y otros productos— con destino al mercado catalán o a mercados exteriores. Esta demanda originó una competencia entre el capital comercial aragonés y el catalán por comercializar en Cataluña la producción aragonesa, en la que todo parece indicar que los primeros llevaron la peor parte. Todo este intenso comercio se realizaba en su mayor parte a través del Ebro, de ahí el gran interés de la burguesía zaragozana por la canalización del Ebro para abaratar los costes del transporte y hacer competitivos los productos aragoneses en el mercado catalán y en el americano entonces también en expansión. En 1773 un informe del intendente de Zaragoza denunciaba, refiriéndose al comercio de granos, que

«...los más adinerados que se dedican a este comercio son varias compañías de catalanes que arriendan Estados, rentas decimales, encomiendas y otras tierras que les proporciona el acopio de granos en cantidad considerable, los cuales entrojan con los que adquieren de sus préstamos y compras...».

Más ilustrativo aún es el texto del antiguo profesor de la Universidad de Huesca, Antonio Arteta, quien en su **Discurso instructivo** (1783) señalaba que eran comerciantes catalanes los que venían a Aragón a comprar y exportar el trigo del reino a Cataluña ante la desidia de los comerciantes del país, que además se quejaban de la competencia que les hacían los primeros:

«...el mayor tráfico que hacen los comerciantes del país en esta materia está reducido a hacer una corta provisión de trigo en Zaragoza, y esperar la avenida o acrecentamiento del río Ebro para transportarlo, cometiendo con esto una falta muy notable, pues al advertirse la avenida o acrecentamiento del río, piden los barcos a Mequinenza, los cuales o no llegan o es después que se pasó la avenida, o se embargan por los comisionados de los gremios de Madrid entidad antes mencionada que debía tener preferencia por ser una compañía privilegiada o finalmente están expuestos a otros embarazos...»

Lo mismo sucedía con otros productos. Sin canalizar el Ebro, el transporte de los productos para colocarlos en el mercado a un coste razonable, y en el momento adecuado, planteaba problemas irresolubles.

El origen de esta debilidad de la burguesía comercial aragonesa frente a la catalana no estaba sin embargo en el Ebro, sino en otros factores. El crecimiento catalán era radicalmente distinto al aragonés: se había iniciado más temprano (fines del siglo anterior), el régimen feudal era más débil (lo que posibilitaba al campesino disponer de una mayor parte de la producción y desarrollar el consumo rural, aumentando las posibilidades de producción manufacturera) y el desarrollo del capital comercial había podido ser más temprano e intenso, articulando el mundo rural con los núcleos urbanos y beneficiándose gracias a la fachada marítima, y sobre todo a Barcelona y su puerto, del tirón que experimentó el comercio exterior en la segunda mitad de siglo. La burguesía comercial catalana estaba más desarrollada y a medida que fue acabando de articular el mundo rural catalán fue interesándose cada vez más por las materias primas del campo aragonés.

Se conserva afortunadamente parte del archivo de uno de estos grupos de comerciantes catalanes, cuyos datos prueban lo que decimos. Empezaron a desarrollarse a principios de siglo, penetraron poco a poco en Aragón y en 1777 crearon en Huesca la firma Soler, Bosch, Figarola y Compañía, más conocida por el nombre de «Compañía de Aragón». Tanto individualmente como a través de ella se dedicaron al comercio de mulas, arriendo de derechos señoriales, comercio de trigo, ovejas, lana, seda y otras actividades. Los productos obtenidos se vendían en tres escalones: a) mercados locales aragoneses y Zaragoza, b) Lérida y puertos fluviales del Baix Ebre Catalán, y c) Barcelona y puertos de la costa. Para ellos por tanto la navegación del Ebro fue la principal vía de exportación; para el transporte fluvial formaban pequeñas compañías para financiar la compra de una barca —generalmente un **llaute**— y el transporte, que hacían ellos mismos o mediante asalariados; la sociedad se deshacía con la venta de la mercancía transportada, generalmente trigo.

A la hora de colocar productos en Cataluña los catalanes tenían ventaja sobre los aragoneses: más experien-

la Ribera del Ebro aragonesa dos zonas perfectamente diferenciadas. La zona del Ebro navegable a través del Canal Imperial podía serlo fácilmente, todo el año y en ambos sentidos. El tráfico extrarregional de mercancías desde Zaragoza hacia el oeste era —según parece— menos importante en volumen que el que se realizaba hacia Cataluña; ello y el problema no solucionado de las aduanas hicieron que la navegabilidad del tramo tuviera efectos sobre todo en el plano de los intercambios interiores, en los que repercutió favorablemente. La navegación orientó comercialmente hacia Zaragoza toda la zona de la Ribera del Ebro occidental, que dirigió hacia allí gran cantidad de excedentes agrarios. En otras palabras, cumplió en la zona el papel que desde mediados del siglo XIX tendría el ferrocarril: articular el mercado interior, en este caso comarcal.

En cambio el tráfico de la zona situada aguas abajo, que para la región tenía objetivamente mucha más importancia, corrió una suerte muy distinta. El tramo de canal entre Zaragoza y Sástago no llegó a construirse nunca por lo que los puertos fluviales de Escatrón y sobre todo Mequinenza, por donde salían por el Ebro hacia Cataluña y otros lugares las principales partidas de excedentes agrarios exportables, siguieron conectados con Zaragoza a través del tramo más difícilmente navegable por su escaso caudal, fuertes estiajes y meandros abundantes. La capital aragonesa, principal centro de producción y consumo en Aragón, lugar en donde se percibían gran cantidad de rentas agrarias comercializables, donde residía la clase mercantil más desarrollada, nunca llegó a conectar con la zona fluvial que ofrecía mayores posibilidades de navegación, la situada aguas abajo de la confluencia de los ríos Cinca-Segre con el Ebro; es decir, la localidad aragonesa de Mequinenza y el Bajo Ebro catalán.

A pesar de todo la vía del Ebro siguió siendo además de ruta almadiera muy importante el principal canal de exportación de los productos aragoneses —trigo, aceite, lana, seda, otros cereales— a Cataluña y al exterior, complementada por una red de sendas de arrieros y algunos caminos, como el de Zaragoza a Lérida o el de Barbastro y Monzón a Lérida. Por eso los proyectos de canalizar y navegar el Ebro siguieron siendo una de las obsesiones de la política aragonesa y fueron defendidos sobre todo por quienes más interés pasaron a tener en ello, la burguesía comercial que se desarrolló en Zaragoza en la segunda mitad de la centuria al calor del crecimiento agrario secular.

La liberalización del comercio de granos por parte del gobierno ilustrado y el motín de Zaragoza de 1766 fueron un estímulo fundamental para que los ilustrados aragoneses empezaran a reflexionar sobre los problemas del comercio interior y exterior del reino; en realidad fueron el origen del análisis económico y social moderno en Aragón. En 1768 un funcionario de la intendencia de Zaragoza, Tomás de Anzano, publicaba dos obras con un extenso análisis sobre las causas de las alteraciones de precios habidas en el reino y el problema de los abastos, proponiendo diversas soluciones. En 1776 se creó en Zaragoza la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País con el fin fundamen-

tal de impulsar el reformismo ilustrado en la región. En ella participaron inicialmente la burguesía comercial e industrial, la parte más ilustrada de la aristocracia, una parte del clero secular, muchos funcionarios del Estado y no pocos militares. La sociedad creó inmediatamente una sección dedicada al comercio y en 1777 una Junta de Navegación del Ebro encargada de la promoción de la vía, resucitando los proyectos de 1678; y con los dos decretos de 1776 y 1778 que liberalizaban el comercio con América vio la gran ocasión para potenciar el comercio exterior de Aragón, habida cuenta de que en el segundo, Carlos III había declarado a Los Alfaques puerto franco para las exportaciones aragonesas.

En el viejo reino se veía por entonces que la burguesía comercial catalana estaba obteniendo beneficios considerables en este comercio, y se trató de hacer lo mismo intentando obviar la distinta situación económica y social en que por entonces estaban el reino y el Principado. Con esta finalidad se convocó un concurso sobre las posibilidades de la producción aragonesa en el comercio americano que fue ganado por el entonces secretario de la sección de Artes de la sociedad, Antonio Arteta de Monteseuro, quien en 1783 publicaba el trabajo ganador, de título bien expresivo: **Discurso instructivo sobre las ventajas que puede conseguir la industria de Aragón con la nueva ampliación de puertos concedida por S. M. para el comercio con América, en que se proponen los géneros y frutos de este reino más útiles a este fin, y los medios de extraerlos y negociarlos con mayor economía y beneficio.** Toda la estrategia de Arteta se basaba en la potenciación de la vía del Ebro. En plena reconstrucción del Canal Imperial, Ramón Pignatelli trazó en 1785 un amplio plan de navegación; y se tienen noticias de otros proyectos catalanes de mejora del curso bajo del río. En 1780 estaba ya construido el canal de Amposta a San Carlos de la Rápita e iniciadas las obras de construcción de esta ciudad, de nueva creación. El puerto no se llegó a acabar, y el canal se abandonaría tiempo después debido a que se cegaba continuamente.

Si siempre tiene interés examinar los proyectos y planes que se hicieron sobre la navegación del Ebro, más lo tiene el conocer quiénes y cómo la usaron efectivamente en esta época. A la hora de mencionar los grupos sociales e instituciones que utilizaron la vía del Ebro en el siglo XVIII resulta necesario hacer referencia en primer lugar al mismo Canal Imperial de Aragón, que debido a que recaudaba en productos la renta de la contribución por el riego, se había convertido en un gran distribuidor de productos agrarios, principalmente trigo. Del total de lo que recolectó de este producto en esos años, una parte la vendió a pósito de Zaragoza, otra parte la destinó a préstamos en especie a los labradores para la siembra, y otra a la exportación a Cataluña por el Ebro. Las primeras noticias de estos envíos son de 1779, un año después de que Pignatelli empezara a administrar los productos agrarios que ingresaba la empresa. El principal inconveniente conocido que tuvieron fue la existencia de derechos de paso en Tortosa, algo que debieron sufrir todos los traficantes por el Ebro. Ya en 1780 fueron embargados dos barcos que

transportaban trigo de la empresa, y aunque ese mismo año Floridablanca eximió del pago de la lleuda o lezda a los barcos del Canal, la disposición no se cumplió en los años siguientes, a juzgar por los hechos que conocemos. Otros comerciantes no disfrutaron tampoco, por supuesto, de este privilegio. No obstante en la última década de la centuria el privilegio del Canal volvía a tener vigencia. La venta de las partidas se hacía mediante intermediarios en Tortosa o Barcelona.

Poseemos menos datos en cambio de otra entidad que también utilizó el Ebro en estos años; nos referimos a la llamada Compañía General y de Comercio de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, un grupo mercantil, industrial y financiero creado en 1763 por cinco gremios madrileños que operó en España y otros países. Esta compañía se convirtió en 1785 de hecho, en virtud de disposiciones diversas del gobierno ilustrado, en una entidad semipública financiada con capital privado; administró muchos tributos y derechos reales, entre ellos el excusado de muchos obispados, rentas de maestrazgos de órdenes militares, y el abastecimiento de víveres al ejército, Corte y Reales Sitios en diversos años. Estas actividades la relacionaron con Aragón y la burguesía comercial aragonesa. Los arriendos que obtuvo en Aragón —por ejemplo el excusado de bastantes obispados— y otros lugares, le proporcionaron multitud de materias primas agrarias con las que comerciar; una parte de ellas se sabe que las colocó en Zaragoza o las exportó a Cataluña por vía terrestre o a través del Ebro, eludiendo el pago de derechos por ser compañía privilegiada, con las ventajas consiguientes.

Sin embargo la mayor parte del tráfico de productos de exportación por el Ebro debió de estar en manos del capital privado aragonés y catalán. A lo largo del siglo XVIII y sobre todo en su segunda mitad, se produjo en Cataluña un intenso proceso de desarrollo económico y social concretado, para lo que aquí nos ocupa, en una especialización agraria del campo catalán, que de forma creciente se dedicó a producir mercancías comercializables en los mercados exteriores, y en una demanda creciente de las materias primas agrarias de Aragón —trigo, lana, seda y otros productos— con destino al mercado catalán o a mercados exteriores. Esta demanda originó una competencia entre el capital comercial aragonés y el catalán por comercializar en Cataluña la producción aragonesa, en la que todo parece indicar que los primeros llevaron la peor parte. Todo este intenso comercio se realizaba en su mayor parte a través del Ebro, de ahí el gran interés de la burguesía zaragozana por la canalización del Ebro para abaratar los costes del transporte y hacer competitivos los productos aragoneses en el mercado catalán y en el americano entonces también en expansión. En 1773 un informe del intendente de Zaragoza denunciaba, refiriéndose al comercio de granos, que

«...los más adinerados que se dedican a este comercio son varias compañías de catalanes que arriendan Estados, rentas decimales, encomiendas y otras tierras que les proporciona el acopio de granos en cantidad considerable, los cuales entroján con los que adquieren de sus préstamos y compras...».

Más ilustrativo aún es el texto del antiguo profesor de la Universidad de Huesca, Antonio Arteta, quien en su **Discurso instructivo** (1783) señalaba que eran comerciantes catalanes los que venían a Aragón a comprar y exportar el trigo del reino a Cataluña ante la desidia de los comerciantes del país, que además se quejaban de la competencia que les hacían los primeros:

«...el mayor tráfico que hacen los comerciantes del país en esta materia está reducido a hacer una corta provisión de trigo en Zaragoza, y esperar la avenida o acrecentamiento del río Ebro para transportarlo, cometiendo con esto una falta muy notable, pues al advertirse la avenida o acrecentamiento del río, piden los barcos a Mequinenza, los cuales o no llegan o es después que se pasó la avenida, o se embargan por los comisionados de los gremios de Madrid entidad antes mencionada que debía tener preferencia por ser una compañía privilegiada o finalmente están expuestos a otros embarazos...»

Lo mismo sucedía con otros productos. Sin canalizar el Ebro, el transporte de los productos para colocarlos en el mercado a un coste razonable, y en el momento adecuado, planteaba problemas irresolubles.

El origen de esta debilidad de la burguesía comercial aragonesa frente a la catalana no estaba sin embargo en el Ebro, sino en otros factores. El crecimiento catalán era radicalmente distinto al aragonés: se había iniciado más temprano (fines del siglo anterior), el régimen feudal era más débil (lo que posibilitaba al campesino disponer de una mayor parte de la producción y desarrollar el consumo rural, aumentando las posibilidades de producción manufacturera) y el desarrollo del capital comercial había podido ser más temprano e intenso, articulando el mundo rural con los núcleos urbanos y beneficiándose gracias a la fachada marítima, y sobre todo a Barcelona y su puerto, del tirón que experimentó el comercio exterior en la segunda mitad de siglo. La burguesía comercial catalana estaba más desarrollada y a medida que fue acabando de articular el mundo rural catalán fue interesándose cada vez más por las materias primas del campo aragonés.

Se conserva afortunadamente parte del archivo de uno de estos grupos de comerciantes catalanes, cuyos datos prueban lo que decimos. Empezaron a desarrollarse a principios de siglo, penetraron poco a poco en Aragón y en 1777 crearon en Huesca la firma Soler, Bosch, Figarola y Compañía, más conocida por el nombre de «Compañía de Aragón». Tanto individualmente como a través de ella se dedicaron al comercio de mulas, arriendo de derechos señoriales, comercio de trigo, ovejas, lana, seda y otras actividades. Los productos obtenidos se vendían en tres escalones: a) mercados locales aragoneses y Zaragoza, b) Lérida y puertos fluviales del Baix Ebre Catalán, y c) Barcelona y puertos de la costa. Para ellos por tanto la navegación del Ebro fue la principal vía de exportación; para el transporte fluvial formaban pequeñas compañías para financiar la compra de una barca —generalmente un **llaute**— y el transporte, que hacían ellos mismos o mediante asalariados; la sociedad se deshacía con la venta de la mercancía transportada, generalmente trigo.

A la hora de colocar productos en Cataluña los catalanes tenían ventaja sobre los aragoneses: más experien-

cia, mejor situación geográfica (procedían de la Cataluña interior), y una estructura empresarial diversificada que podríamos calificar de bifronte. En efecto, la cara que miraba a Aragón se adaptaba a una economía poco monetarizada y con un marco feudal más duro, mientras que la que miraba a Barcelona era homologable en sus formas de actuación al gran comercio internacional de la época. Esta situación cambiaría radicalmente a partir de 1808, ya que la guerra y el proceso revolucionario subsiguiente quebraron toda o casi toda la red comercial catalana.

LOS SIGLOS XIX Y XX

En el período que va de principios del siglo XIX a hoy el contexto en el que se desarrollaba la navegación del Ebro y el Canal Imperial de Aragón hasta entonces, cambió sustancialmente. El elemento que en primera instancia influyó fue el proceso revolucionario burgués, que en el plano político y con más retraso en el económico, transformó radicalmente el país entre 1808 y 1870. El proceso de desamortización del agua y el cambio de su calificación jurídica no afectaron sustancialmente a la navegación, puesto que ésta se realizaba sobre aguas ya públicas —aunque había algunos derechos creados, p. ej. presas—, en cambio sí tuvo una gran importancia el gran desarrollo de los transportes, especialmente el del ferrocarril, y las transformaciones tecnológicas que con ello tuvieron lugar a la vez. El fenómeno fue doble, y sus consecuencias también. Así sucedió que el crecimiento de los intercambios y el transporte de mercancías hizo aún más imprescindibles las vías de comunicación que permitían equilibrar los precios y la producción creando un mercado nacional —lo que sucedería en la segunda mitad de la centuria—, pero a la vez el desarrollo de la tecnología ferroviaria hizo posible crear vías de transporte a gran escala distintas de las naturales, y más rentables, lo que fue la causa de que la red fluvial pasara progresivamente en esas décadas de ser la gran alternativa de transporte, a ser red subordinada y complementaria de la de ferrocarril.

En el plano regional puede decirse igualmente que la burguesía y en general las clases dirigentes siguieron interesadas en el desarrollo y potenciación de la vía fluvial y luego el ferrocarril, con el fin de optimizar y potenciar los productos agrarios aragoneses en los mercados exteriores, de acuerdo con la creciente división regional del trabajo. Del irredentismo aragonés sobre los territorios del Bajo Ebro ya no se sabe nada, todo parece indicar que había desaparecido como tal. Y no sería extraño, habida cuenta que había pasado más de un siglo desde la pérdida de los fueros y la independencia política —siquiera formal—, y que con la constitución de un Estado centralista la desaparición de las fronteras y aduanas interiores redujo el problema político —control fiscal, jurídico y territorial— a aspectos puramente económicos —costos, viabilidad— y administrativos.



Recolección del tomate



Interior de la casa de compuertas
El Bocal

La evolución de la navegación por el Canal y el Ebro se atuvo a la pauta descrita. Hasta mediados de la centuria la comunicación integral a través del Ebro y el Canal Imperial siguió siendo vista por una parte importante de la burguesía aragonesa —y sobre todo zaragozana— como objetivo fundamental y en cierto modo la panacea para el crecimiento económico y social aragonés. Luego el interés decayó. El proyecto utópico de crear una red de navegación interior en España, y dentro de él el de la navegación integral del Ebro, sólo se sostuvieron hasta mediados del siglo XIX en que el ferrocarril los hizo inviables. No obstante y hasta tanto los hechos no impusieron su evidencia, al antiguo proyectismo ilustrado aragonés siguió teniendo vigencia y vigor.

A lo largo de la primera mitad de siglo hubo bastantes proyectos de continuar el Canal Imperial hacia abajo para navegar el Ebro. Conocemos al menos distintas defensas del primitivo de Pignatelli, el proyecto industrialista de Miguel Burriel, alcalde liberal progresista de Zaragoza (**El porvenir industrial de Zaragoza**, 1841, en el que se plantea la navegación del Ebro, un primer proyecto del ferrocarril de Canfranc y la creación de toda una ciudad industrial movida por la energía hidráulica del agua del Canal), y dos más: uno de José Gracia Otero, ingeniero de caminos, y otro de Manuel de los Villares Amor, que fue jefe del Canal Imperial a mediados de siglo. Hay en cambio otros informes como el de Joaquín Alcorisa, director de la institución en 1840, que reconocen la imposibilidad económica de continuar el Canal hasta Sástago según el proyecto de Pignatelli por las pésimas condiciones del terreno y el coste muy elevado de mantenimiento del tramo.

En la primera mitad de la centuria hubo también proyectos diversos para empalmar la navegación del tramo central del río por el Canal, con ambos mares: Mediterráneo por la desembocadura, Atlántico por la cabecera. Es el caso de los proyectos de José Pesas (1820) y Luis de Astigarrada (1821). Otro proyecto interesante es el de Ignacio de Pano y Sese, abogado zaragozano, de mediados de siglo. Pano concebía la canalización del Ebro como el medio para dar salida a la producción agraria regional, importar los productos coloniales y extranjeros en general a menor precio, y convertir a Zaragoza en el gran centro articulador de un mercado regional que había de incluir también Navarra y Rioja.

Sin embargo el más sugestivo es, posiblemente, el proyecto de otro jurista zaragozano, Nicolás Malo, catedrático de Jurisprudencia y Economía Política en la universidad de Madrid y miembro y profesor de la Real Sociedad Económica Aragonesa. Se contiene en una obra de título bien expresivo: **Estudios sobre el proyecto europeo de la unión de los tres mares Mediterráneo, Cantábrico y Atlántico por el Ebro y el Duero, el Canal Imperial y el de Castilla; o sea pensamientos sobre la navegación interior oriental y septentrional de España, seguidos de una memoria en que se proponen algunos medios para el desarrollo de la agricultura de Aragón y de la España, considerada en los Monegros** (1850). Las tesis de Malo acerca de la virtualidad del plan para Aragón eran de tipo liberal, idénticas a las de Pano, y se concretaban los tres productos exportables: trigo, vino



Acequia de entrada a la Central Eléctrica
Larruga y Erviti (km 19,900)

y aceite. Su plan, pionero en reivindicar la colonización de los Monegros —auténtica frontera interior en una coyuntura agraria expansiva como la que se vivía a mediados de siglo— aún otorgaba a la vía fluvial un papel primordial en la articulación de la red de comunicaciones: la navegación del Ebro habría de servir para la comunicación con Barcelona y el País Vasco, y habría de complementarse con una vía de ferrocarril a Madrid y otra a Francia por Torla, en el valle de Broto. La construcción poco después de conexiones ferroviarias superpuestas al río con Barcelona y el País Vasco acabaron con estos sueños.

Examinemos ahora los hechos, y en primer lugar la navegación del Canal Imperial. El tráfico de mercancías había quedado totalmente hundido a raíz de la Guerra de Independencia y la depresión económica subsiguiente, pero con la recuperación en el segundo cuarto del siglo XIX vivió una segunda edad dorada. Son los años en que se editó el **Paseo pintoresco por el Canal Imperial de Aragón o colección de vistas del mismo** (1833), recientemente reeditado con ocasión del II Centenario de la llegada de las aguas a Zaragoza (1784-1984), y en que las cuentas del producto de navegación alcanzaron cifras aún más elevadas que las del siglo XVIII. Esta situación continuó hasta el establecimiento del ferrocarril Zaragoza-Alsasua, momento a partir del cual cayeron definitivamente. A partir de entonces la navegación del Canal sólo se recuperaría en momentos de crisis económica y con carácter coyuntural. En efecto, la inauguración en 1861 del tramo de la línea Tudela-Las Casetas dejó desfasado en los planos tecnológico y económico el servicio de navegación del Canal.

El tren pudo empezar a recoger en Gallur el trigo de las Cinco Villas y transportarlo a Zaragoza a un coste inferior al del canal, que dadas sus características constructivas —fundamentalmente el terraplén y las curvas del cauce— no podía usar barcos de más de 70 tm de carga; una capacidad ciertamente pequeña frente a la del ferrocarril, que también gastaba poca energía al discurrir la línea por terreno llano. Ante esta situación el

servicio de navegación, que a título experimental fue arrendado por el Canal por primera vez en 1837-1840, continuó de esta forma en los años siguientes. El volumen de ingresos recaudados por el servicio se redujo considerablemente, y a fines de siglo éste fue otorgado a la misma compañía que explotaba el ferrocarril, que lo mantuvo como medio complementario de transporte.

A lo largo del siglo XX la navegación del Canal sólo llegó a adquirir importancia ya en algunos momentos. A principios de siglo los principales productos comarciales transportados eran el trigo de Cinco Villas y la remolacha, cuyo cultivo se había extendido rápidamente por el regadío de la Ribera del Ebro a raíz de la pérdida de las colonias y los suministros antillanos. Muy poco antes de 1918 se inauguró el ferrocarril de vía estrecha Sádaba-Gallur que conectó con el Canal en esta última localidad llevando a él los cereales de Cinco Villas.

En la inmediata postguerra la gran carencia de material ferroviario sumada al gran aumento de la producción agrícola de toda el área (trigo y remolacha para las azucareras) determinaron una revitalización de la navegación del Canal, que en los años 1918-1920 llegó a transportar más de 15.000 tm de trigo al año, para caer rápidamente (menos de 1.000 tm al año de 1922 en adelante). En cambio se mantuvo un intenso transporte de remolacha azucarera: 20.000-30.000 tm al año de promedio en el período 1918-1925, llegando la sociedad azucarera Compañía de Industrias Agrícolas a instalar una estación de descarga de remolacha en Grisén por la que el producto, cultivado en la Ribera del Ebro y drenado por el Canal, se ponía en el ferrocarril con destino a las fábricas transformadoras ubicadas fuera de la comarca. Hubo intentos de modernizar el transporte, pero el trazado no lo permitió: las curvas pronunciadas y los terraplenes —con riesgo de rotura por el oleaje— impidieron aumentar la velocidad de transporte —con remolcadores por agua o tractores por el camino de sirga—, el volumen de las barcazas —máximo de 70 tm— y su número —máximo de dos—. La navegación, complementaria de la red de ferrocarriles, conoció nuevamente otro auge coyuntural en los años posteriores a la guerra civil, siendo suprimida en la década de los 60 al caer nuevamente su rentabilidad y poder ser sustituida perfectamente por el ferrocarril.

La navegación del tramo inferior del Ebro en estos casi dos siglos siguió comprendiendo un tráfico doble de almadías y barcos. Subsistió, en efecto, un transporte tradicional de madera mediante **navatas** procedentes, en lo que se refiere a Aragón, del río Cinca.

Este tráfico, estudiado por Severino Pallaruelo, era realizado por montañeses, algunos de los cuales constituían pequeñas empresas para transportar las partidas de maderos contratando asalariados y explotando para ello bosques pirenaicos que en su gran mayoría eran de propiedad comunal o en todo caso colectiva. En las primeras décadas del siglo XX la construcción de presas y túneles en los cauces fluviales de la montaña para la producción hidroeléctrica, y el paralelo desarrollo de los caminos, fueron poniendo fin al tráfico de navatas. En Cataluña los **raiers** desaparecieron entre 1928 y 1930,

en Navarra la actividad cesó en 1945 y en Aragón los navateros del Sobrarbe dejaron de bajar troncos en 1949. En 1984 ha sido noticia la construcción y transporte, con carácter festivo y sin propósitos comerciales, de una navata en el Cinca, recuperando así la memoria de una tradición casi perdida.

Así como la navegación almadiera no experimentó cambios sustanciales hasta su desaparición, el tráfico de barcos sí los tuvo. En primer lugar hay que hacer referencia a los esfuerzos por mejorar la canalización del río y el tráfico general; éste se concebía a mediados del siglo XIX integrado en la red ferroviaria nacional y fue, al igual que ella, objeto de interés para el capital extranjero, en concreto de empresas francesas. En 1851 obtuvo la concesión oficial de la canalización y navegación del Ebro la sociedad «Compagnie Royale de l'Ebre Canalise o Real Campaña de Canalización del Ebro»; las obras que emprendió quedaron finalizadas en 1853. Se construyeron sendas esclusas en Amposta y San Carlos de la Rápita para poder utilizar el canal de salida del Ebro; en total la compañía tuvo a su disposición 250 km de vía navegable, un canal marítimo de 10,5 km, y un canal de alimentación de 29 km. En 1858 la sociedad mantenía en servicio tres barcos de vapor. La dificultad de llegar a Escatrón con el calado mínimo de los barcos (0,80 m), la imposibilidad de llegar hasta Sástago —el Canal Imperial había de llegar hasta Sástago pero no se construyó— y la inauguración y afianzamiento de las líneas férreas Zaragoza-Barcelona por Lérida (1861) y Caspe (1884) casi liquidaron esta navegación fluvial, sin que sepamos cuándo desapareció la compañía mencionada.

Esto no significó sin embargo la decadencia del tráfico comercial, ya que por entonces hizo su aparición un nuevo e importante factor económico: la posibilidad de explotar comercialmente los yacimientos de lignito de la cuenca carbonífera de Mequinenza para el consumo urbano y las máquinas de vapor industriales de Zaragoza y sobre todo de Cataluña. Las exportaciones de carbón con barcos de vapor aguas abajo, de donde provenía la mayor demanda, eran perfectamente posibles y rentables por las condiciones naturales del tramo fluvial, y fueron un estímulo muy fuerte para la modernización de la navegación desde mediados del siglo XIX, habida cuenta que el problema de las exportaciones agrarias aragonesas se fue resolviendo cada vez más con el ferrocarril.

Según datos de Eloy Fernández Clemente ya en 1841-1842 se creó una «Empresa de transportes de Zaragoza a Barcelona por el Ebro y el mar, con barcos de vapor (de ida y vuelta)»; y en 1853 la sociedad «Navegación del Ebro por el vapor», obtuvo la concesión de cuatro minas en el área. La explotación más intensa y sistemática de los yacimientos carboníferos de Mequinenza se produjo a partir de 1880 con la fundación de la «Carbonífera del Ebro» que con la I Guerra Mundial alcanzó cifras de producción muy elevadas. La ruta fluvial de exportación del mineral se acortó al acabarse el ferrocarril a Barcelona por Caspe (1884) y construirse en Fayón —última localidad aragonesa sobre el Ebro, pocos kilómetros aguas abajo— una estación. Progresivamente el mineral que

se llevaba a Barcelona y otros lugares acabó siendo transportado por el río hasta allí solamente para ser cargado en vagones y proseguir en ferrocarril.

En el siglo XX la navegación del Ebro se mantuvo como vía secundaria de transporte, dedicándose sobre todo al carbón. Durante la primera Guerra Mundial la producción de lignito de Mequinenza aumentó hasta un máximo de 111.000 tm en 1918 que luego disminuyó considerablemente quedando sin embargo a un nivel superior al de la preguerra: 7.200 tm en 1906, 46.601 en 1921. En la década de los 20 la mayor parte de la producción y las exportaciones quedó, por un proceso de reconversión empresarial, en manos de la Electroquímica de Flix. En la época de la II República la mayor parte del lignito de Mequinenza seguía siendo transportado hasta Fayón para su exportación; una parte menor se llevaba a la central energética de la Electroquímica de Flix, en esta localidad situada aguas abajo —ya en Cataluña—, y sólo algunas partidas seguían hasta la desembocadura. Con la guerra civil el tráfico prácticamente desapareció. Las condiciones de una posible navegación quedaron radicalmente transformadas por la construcción, años después, del embalse y central hidroeléctrica de Mequinenza, inaugurados en 1966.

La idea de rentabilizar y valorizar nuevamente la navegación del río no ha desaparecido totalmente, habiendo surgido —una vez más— en fechas muy recientes proyectos como el del ingeniero Manuel Díaz-Marta (ver bibliografía) que consideran perfectamente factible y en determinadas condiciones rentable la canalización y navegación del Ebro desde Zaragoza al mar. Incluso podemos encontrar recuerdos, no por anecdóticos menos significativos, de las viejas reivindicaciones aragonesas de mantener el control de una salida al mar. El caso más interesante conocido es el del proyecto de Estatuto de julio de 1936, alternativo al presentado en Caspe un mes antes, que contemplaba en su artículo 2 la posibilidad de que una ley del Estado pudiera conceder a Aragón «...acceso al mar Mediterráneo por la navegación libre en el río Ebro y competencia ejecutiva sobre un ferrocarril que la comuniquen con un puerto marítimo». Resulta interesante comprobar cómo, después de más de cien años de Estado centralista burgués, y en la coyuntura política de creación de un Estado federal que a algunos sugería la posibilidad de una vuelta a la fragmentación de la época feudal, la memoria histórica volvía a hacerse evidente.

BIBLIOGRAFIA CONSULTABLE (orden cronológico)

Antonio ARTETA DE MONTESEGURO, **Discurso instructivo sobre las ventajas que puede conseguir la industria de Aragón con la nueva ampliación de puertos concedida por S. M. para el comercio de América, en que se proponen los generos y frutos de este Reino más útiles a este fin, y los medios de extraerlos y negociarlos como mayor economía y beneficio**, Imprenta Real, Madrid, 1783.

Francisco CARRERAS Y CANDI, **La navegación en el río Ebro. Notas históricas**, Imprenta la Hormiga de Oro, Barcelona, 1940.

Guillermo PÉREZ SARRIÓN, **El Canal Imperial y la navegación hasta 1812**, Intitución Fernádo el Católico, Zaragoza, 1975.

Eloy FERNÁNDEZ CLEMENTE y Antonio PEIRÓ ARROYO, **Bibliografía de historia económica de Aragón**, Departamento de Historia. Facultad de Ciencias Económicas, Zaragoza, 1977 (tomo 1) y 1983 (tomo 2).

Manuel DÍAZ-MARTA, **Navegar por el Ebro no es una utopía**, Andalán (Zaragoza, núm. 313 (20-III-1981), 8-9.

Tres estudios de historia económica de Aragón, Departamento de Historia Económica, Facultad de Ciencias Económicas, Zaragoza, 1982, artículos de Jaume TORRAS ELÍAS, «La economía aragonesa en la transición al capitalismo. Un ensayo» y Eloy FERNÁNDEZ CLEMENTE, «La industria minera en Aragón (el hierro y el carbón hasta 1936).

Angel SESMA MUÑOZ, **Transformación social y revolución comercial en Aragón durante la Baja Edad Media**, Fundación Juan March, Madrid S. A., (¿1983?).

Severino PALLARUELO, **Las navatas (el transporte de troncos por los ríos del Alto Aragón)**, Instituto Aragonés de Antropología, Huesca, 1984.

exposición
conmemorativa

CANAL IMPERIAL DE ARAGON (1528-1985)

centro de
exposiciones y
congresos

san ignacio de loyola, 10

DEL 21 DE ENERO
AL 23 DE MARZO DE 1985

caja de ahorros y monte de piedad
de zaragoza, aragón y rioja

Sumario

- 7 Introducción
- 11 Presentación
EUGENIO NADAL REIMAT
- 15 La Pintura y el Canal Imperial de Aragón
JULIAN GALLEGO
- 47 Cuatro siglos de historia en Aragón ^{aragona}
el Canal Imperial, 1500-1870
GUILLERMO PEREZ SARRION
- 59 Ramón de Pignatelli y Moncayo, Primer Protector
del Canal Imperial de Aragón
JOSE I. PASQUAL DE QUINTO Y DE LOS RIOS
- 69 El Canal Imperial de Aragón
JOSE ANTONIO FERNANDEZ ORDOÑEZ
- 85 El Comercio aragonés y la navegación del Ebro. ^{No}
Guillermo Pérez Sarrion ^{4ª edición.}
- 99 Los Documentos del Archivo Histórico
del Canal Imperial de Aragón
ANGEL CANELLAS LOPEZ - PILAR DE DIEGO CHOLIZ
- 103 El Gobierno del Canal desde 1873 hasta hoy
JOSE ENRIQUE RIVAS PEREZ
- 107 El futuro del Canal Imperial
CARLOS DELGADO YUBERO
- 111 Catálogo
- 159 Ficha Técnica