



# La navegabilidad del Ebro y el puerto de Escatrón

Bautista Antorán Zabay  
Fotos: Bautista Antorán



El puerto de Escatrón con el Monasterio de Rueda al fondo.

La navegabilidad del río Ebro es muy antigua e importante desde la dominación romana y nadie mejor para describirla que el ilustre especialista don Antonio Beltrán Martínez, que en su trabajo "El río Ebro en la Antigüedad clásica" (en la revista *Caesaraugusta*, 17-18) dice:

*La navegabilidad del Ebro hasta Vareia (Logroño) es segura como la existencia de un puente de piedra. En Cesaraugusta había un embarcadero, no lejos de su actual puente del Pilar en el espacio entre el convento del Sepulcro, tal vez en una ensenada que formaría la confluencia con el Huerva, en cuyo punto apareció un gran depósito con ánforas. La navegación fluvial ha ido decreciendo hasta el punto de que en el siglo XIX solo llegaba, y trabajosamente, hasta Escatrón, siendo solamente activa la zona de la desembocadura.*

El Libro Primero de los *Anales de la Corona de Aragón* de Jerónimo Zurita recoge un texto del siglo XII en el que se manifiesta que en el mes de marzo de 1133, estando Alfonso I el Batallador en Zaragoza mandó echar al agua sus galeras y otros navíos que llamaban buzas para bajar por el Ebro al objeto de ir a la conquista de tierras musulmanas.

Sea por asuntos de guerra o no, aparece consolidado como ruta fluvial durante los siglos XII y XIII, fecha en que los grandes mercaderes de Zaragoza presentan un notable protagonismo social. Tal es así que a través de un privilegio dado en Calatayud en 1264, el monarca Jaime I autoriza a fundar una cofradía, la de Santa María de Predicadores, conocida vulgarmente como de "mercaderes", la cual no solo entendía de la administración de la Justicia en causas mercantiles, en el socorro de sus cofrades y sus familias, sino que intervenía en todo lo relacionado con la navegación fluvial por el Ebro.

Contaba con la ayuda y complemento de los miembros de la cofradía de San Nicolás de Bari, también llamada de los "arraeces", que así eran llamados por los musulmanes los patronos que recorrían el Ebro con sus mercancías desde Zaragoza hasta Tortosa, teniendo que intervenir en numerosas ocasiones para ser jueces y supervisores en los litigios provocados por la construcción de presas y azudes que dificultaban la navegación por el río.

A lo largo de los siglos XIV y XV el tráfico mercantil por el Ebro era intensísimo, con transportes de trigo, avena, cebada, sal de Remolinos, cueros, pieles curtidas y lana, cuya producción se centralizaba en la Casa de Ganaderos de Zaragoza y el embarque se hacía en el puerto de Escatrón.

También un sinnúmero de viajes reales tienen como escenario las aguas del Ebro, Juan I y su esposa Violante suben en barco desde Amposta hasta Tortosa repitiendo el mismo

viaje en varias ocasiones en 1392, encontrándose también documentado el que realizó Martín I para desplazarse desde Zaragoza a Barcelona y Valencia en el año 1400, y otro realizado dos años más tarde acompañando a la reina Sicilia.

Fernando el Católico viajó por el Ebro a finales de 1495, junto a la reina Isabel, al desplazarse desde la ciudad de Daroca hasta Tortosa, para celebrar Cortes a los catalanes y valencianos, a quienes solicitó ayuda para sostener las campañas del Gran Capitán en Italia y organizar la flota de Flandes.

No solamente se transportaban alimentos y se realizaban viajes reales, sino que el río se empleaba para bajar las almadías o navatas, que eran construidas uniendo los maderos en bloques compactos con sargas, que agrupaban 15 troncos y estos a su vez, con otros para formar la navata o balsa, siendo gobernada con un timón que hacía variar su dirección. Bajaban desde los Pirineos a través de los ríos Aragón,



Gállego y Cinca, vendiendo la madera por los pueblos ribereños o transportándola hasta Tortosa, incluso llegando a Cartagena, para la construcción de barcos.

A mediados del siglo XV, el transporte de la lana desde el puerto de Escatrón era muy importante como artículo de primera necesidad por sus múltiples elaboraciones, abastecía a la industria regional y catalana y se exportaba a Italia, Países Bajos e Inglaterra, pues era un producto básico para sus respectivas haciendas y representaba una fuerte suma de ingresos para las arcas locales.

Por su situación privilegiada era el puerto de arranque, puesto que la navegabilidad del río es mucho más cómoda que desde los arrabales de Zaragoza, procediendo los productos de los pueblos de la zona de Letux, Lagata, Belchite, Calatayud, Jaraba, Calmarza, Ateca, lo mismo que del valle de Tena, Tramacastilla, Sallent, Lanuza, Escarrilla. Estos últimos solían pasar el invierno entre Escatrón y Sástago, pues tenían arrendadas las hierbas, traían el ganado por los caminos y cañadas reales, se esquilaban las ovejas y vendían aquí su lana, para su posterior transporte a través de grandes barcazas y pontones de menor capacidad.

El impuesto establecido era de 18 dineros por arroba de lana sucia, teniendo otro punto de embarque de menor importancia en Pina y Fuentes de Ebro, pero los impuestos se cobraban siempre en Escatrón. Hay una gran cantidad de comerciantes catalanes que se encargaban de recoger y comercializar la lana, como eran los Splugas, Jordá, Gilabert, Puyol, etc.; otros eran los hermanos Sanxes de Calatayud, Martín de Torla, Antony Bardaxí... que eran los principales operadores mercantiles, aunque valiéndose de intermedia-

rios locales como los hermanos Pedro y Ramón Lop que, además, eran también dueños y patrones de embarcaciones, junto con otras familias moriscas, pudiendo certificar que hacían posible la estancia en la villa de gentes muy diversas, en su procedencia.

El transporte solía hacerse en *llauds* o barcas grandes, que tenían una capacidad de carga de 1.500 arrobos, y en los pontones, que cargaban entre 150 y 200 arrobos, introduciendo la lana en una especie de sacas llamadas *schiapollos*, con una capacidad de 7 a 8 arrobos, siempre de lana sucia, habiendo transportado en el ejercicio de 1444-1445 y sucesivos una media de 40.000 arrobos, que traducidas a números actuales representaban más de 500.000 kg de lana y unas 250.000 ovejas esquiladas.

No hay una regularidad en el tráfico durante el año, habiendo unos máximos de embarque a partir de junio-julio y después del verano, ya que durante el estiaje no era posible el transporte eficaz por el bajo caudal de las aguas. Es hermoso pensar que, aunque la lana fuera su principal comercio, había otros aparejados a este, que harían del granero, cabildo y al mudín un enorme trasiego de personas y mercancías.

Ya metidos en el siglo XIX, y al igual que canalizaron la mayor parte de los grandes ríos europeos, también en España se presentan unos proyectos de navegación, estos ya con barcos de vapor, y es el de Misley, que se concibió sobre el año 1840, ejecutado entre 1849 y 1857 y abandonado en el año 1868, el que funcionó durante unos años.

Este ingeniero italiano, de gran influencia en la corte española, empresario de muchísimas obras en España y en el

extranjero, propaga en las altas esferas políticas, sus teorías y proyectos de navegación, que configuran la denominada "filosofía Misley" para solucionar el importante problema de transporte nacional. Fiel a su criterio concibió combinar la navegación marítima, realizada entre Barcelona y el río Ebro, con la navegación fluvial del Mediterráneo hasta Zaragoza, consiguiendo de las altas esferas la realización del proyecto de unir comercialmente el mar con Zaragoza, mediante el funcionamiento de barcos de vapor.

El primer barco que llegó a Escatrón fue el llamado Cinca, como final del viaje desde San Carlos de la Rápita, y todavía se recuerda, por testimonios de personas mayores, el apodo de un hombre llamado el "tío esclusero", con sueldo de la compañía, siendo el encargado de la esclusa existente para salvar el azud. Aún existen medio destruidos e inundados, en parte, por el pantano de Mequinenza, los muros de derivación de la esclusa y la parte de la rampa del muelle y puerto mercantil.

Avanzando en el tiempo de la navegación, se fueron observando las dificultades que surgían por todos los lados, como la tardanza en recibir las subvenciones oficiales, por lo que se desistió de prolongar hasta Zaragoza, pues la compañía no captaba los capitales necesarios para su prolongación. El excesivo coste de las 17 esclusas que se habían proyectado desde Escatrón hasta Zaragoza hizo desestimar el proyecto y el nacimiento del ferrocarril apuntilló definitivamente la navegación fluvial, quedando suspendida la navegación con barcos de vapor.



El puerto de Escatrón junto a la desembocadura del río Martín.