

EL EBRO Y EL CAMINO DE SANTIAGO

THE EBRO RIVER AND THE CAMINO DE SANTIAGO

Por el Ilmo. Sr. D. CARLOS CUCHÍ DE LA CUESTA

Académico de Número de la Real Academia
de Medicina de Zaragoza

Resumen

Los seres humanos viajan por muchos motivos, aquí nos centramos en el peregrinaje y el papel del Río Ebro como transporte. El camino de Santiago por el Ebro está vinculado a la devoción a Santa María del Pilar de Zaragoza, donde según la tradición vino en carne mortal (2 enero 40, dC). Peregrinos ilustres son Luis VII de Francia, Doña Blanca, hija de Carlos III. La navegabilidad del Ebro permitió mantener el culto del peregrino vivo como lo prueban las constancias (Catón, Estrabón, Plinio, Avieno) que desde el siglo XIII muestran su provecho para el culto y la vida comercial.

Abstract

Humans travel for many reasons; here we concentrate in pilgrimage and the role of the Ebro River as their means of transportation. The Camino de Santiago through the Ebro is linked to the devotion to *Santa María del Pilar de Zaragoza*, where according to the tradition appeared in flesh and body (January 2, 40, BC). Famous pilgrims are Luis VII of France, Lady Blanca, daughter of Carlos III. The Ebro's navigability allowed sustaining the fervor alive as it is proven by the many records found Catón, Estrabón, Plinio, Avieno) describing its use for pilgrimage and commercial purposes.

Los seres humanos viajan por muchos motivos, entre ellos por turismo, negocios, migraciones y peregrinaje.

Los turistas son espectadores, es ver andando, paisajes, monumentos y gentes.

En los viajes de negocios se firman acuerdos multinacionales, se venden e intercambian productos.

Otros viajan por migraciones, temporales o permanentes, en busca de trabajo, una mejor situación social o escapan de un conflicto armado.

Los peregrinos van a los lugares que guardan cosas, reliquias y otros objetos de especial significación (según Don Lucas obispo de Tuy, en su estudio titulado: *SACRAMENTALES*).

El primer libro de viajes de nuestra literatura fue el titulado *Itinerario a Jerusalén* de la Monja Eteria, que partió de tierras de León en el siglo iv.

Otro gran libro de viajes fue, llamado también *Itinerario a Jerusalén* de Chateaubriand, el romántico francés, y marcó un ritmo en la materia de sentir el viaje, que aún perdura.

Los motivos del viaje varían, como también varía el comportamiento, y aunque ninguna de estas divisiones es categórica, en líneas generales podemos decir que el *turista* se mezcla con los habitantes locales, saca fotos, escribe postales, en nuestros tiempos envía correos electrónicos desde un cibercafé; el *aventurero* hace reportajes gráficos, escribe libros, o su autobiografía, el *viajante de negocios* firma acuerdos, intercambia productos, aconseja a los gobiernos o transporta productos, el *emigrante temporal* busca trabajo, recoge cosechas, o se va por ejemplo a Estados Unidos a probar fortuna, el *peregrino* busca una respuesta, algo más allá y, sobre todo un encuentro con sus reflexiones.

Para ilustrar estos movimientos de poblaciones voy hablar del Camino de Santiago por el Ebro.

EL RÍO EBRO Y LA VIDA

Un río es un ser vivo y como tal nace, crece, se desarrolla y camina hacia la muerte, perdiéndose en el mar, aunque adquiera eternidad pues nace continuamente y ofrece en su fluir el símbolo de la eterna vigencia.

El Ebro, su cuenca o su valle, se funda en una corriente continua de agua de más de 900 kilómetros de recorrido y la cuenca hidrográfica es de 85.000 Km², pasa a través de *nueve comunidades*

autónomas, hacen que este río adopte un papel esencial en una gran área del territorio español.

Desde sus poco caudalosas fuentes que se sitúan en Peña Labra, resurgiendo después en Fons Hiberi (Fontibre). En Entrambasaguas unen a sus caudales los verdaderos padres del Ebro, el río Hijar y el Abiada, llegando hasta el Mediterráneo, abriéndose al mar en un *delta*, que da nombre parque natural por su importancia paisajista y ecológica, además de un gran entorno de economía agrícola.

El Camino del Ebro, el valor en los tiempos antiguos, como en la Edad Media y aún en nuestros días, que se ha acuñado el término del «*corredor del Ebro*», depende, desde el punto de vista geopolítico, del camino que presta a todo el cuadrante nordeste de la Península, al menos en su zona central.

La escasez de agua se convertirá en el primer problema medio ambiental de este siglo. Las futuras emigraciones, enfrentamientos y guerras serán, por el agua.

Lo mismo ocurrirá con la calidad del agua que se consume para beber.

Si dejamos aparte el curso desde Fontibre hasta Puentelarrá por una parte, por otra parte las gargantas y recodos del tramo final de Mequinenza-Flix, rebasada Cherta, el Ebro auxiliado por sus afluentes, *es cómodo y a veces único camino por donde han ido y venido culturas, como mercancías, en cualquiera de sus sentidos, sirviendo de contacto de la España oriental*, separada por tan abruptas barreras que apenas pueden hallarse pasos cómodos para franquearlas, en el Pancorbo (Burgos), Jalón (Zaragoza) y las rampas de Almansa (Albacete), siendo los pasos (puertos) restantes difíciles y peligrosos aun para potentes medios mecánicos de nuestros días.

El Ebro en la época romana

Catón en el año 195 a.C. hace referencia al Ebro, cuenta la pacificación del valle, incluido el Bajo Aragón por los ejércitos romanos, dice el Ebro nace en el país de los Cántabros, caudaloso, bello, abundante en peces.

Estrabón nombra repetidas veces al Ebro, y le describe así: «El río que se desliza paralelamente a una y otra cadena montañosa. A orillas del Hiberus se alza la ciudad de Cesaraugusta, por donde se cruza el río Ebro, por un puente de piedra. Cita otros puentes, Celsa, Dertrosa (la actual Tortosa) y Varea junto a Logroño».

Plinio, describe la zona del corredor del Hiberus, es rica en comercio fluvial, nace entre los Cántabros, no lejos de oppidum de luliobriga y fluye durante 450.000 pasos, completa la mención con otra «el Portus Victoriae luliobriegnesium». De aquí y a una distancia de 40.000 pasos se hallan las fuentes del Hiberus. Volviendo al texto de Plinio dice que es muy importante la aportación sobre la navegabilidad del Ebro.

El Ebro en esa época comienza a aparecer obsesivamente en los anales romanos, Tito Livio, dice «era mas bien un obstáculo diplomático y referencia política que como barrera natural o militar».

Ptolomeo asigna un total de 2.500 estadios, es decir 460 kilómetros y en su mapa, según una versión del siglo XII, hace figurar al Ebro de norte a sur.

Del periplo de Avieno se deduce que navegantes extranjeros solían remontar el río negociando con las gentes de las riberas, probablemente refiriéndose a los comerciantes focenses. Estos trajeron la vid y el olivo, anterior del siglo IV a.C. Pero no existe una constatación histórica definida sobre el origen del olivo, aunque es una opinión aceptada mayoritariamente de que se remonta a la Era Terciaria, hace seis milenios. A la Península Ibérica pudo llegar desde Oriente, de la mano de los comerciantes fenicios, o tal vez fuese introducido por los griegos, a través de las colonias creadas a lo largo del litoral mediterráneo. Algunos expertos responsabilizan de su aclimatación y cultivo a los núcleos judíos, supuestamente asentados en la costa sur de Tarragona novecientos años antes de Cristo.

Con la llegada de las legiones de Escipión en siglo II ante de C, las plantaciones de olivos conocieron su verdadera expansión cubriendo enormes extensiones de terreno y modificando la fisonomía de las tierras meridionales.

Fueron los árabes los responsables de perfeccionar las técnicas de obtención del aceite (az-zait, jugo de la oliva) También almazara, alcucilla, acebuche.

Más posteriores son las noticias de la presencia en aguas del Ebro de barcas pequeñas, que tanto pudieron ser ejemplo de navegación, como de simple travesía, como ha ocurrido hasta nuestros días. Este dato encuentra apoyo en la descripción de la batalla de Ilerda, reñida entre Julio Cesar contra Afranio y Petreyo, generales de Pompeyo y referida al río Segre. Contada por él mismo general y escritor. Había dado orden «de que se requisasen embarcaciones por todo el río y se concentrasen en Octogesa. En este punto del

río ordena tender un puente con naves adosadas, transportan legiones...» La cita puede situarse entre Ribarroja y Flix, «las barquichuelas son descritas por el mismo Julio Cesar. Que ordenó a los legionarios que construyesen barcas del tipo que años atrás le había enseñado su experiencia en Bretaña. Las quillas y las primeras cuernas se hacían de madera, lo restante del casco se tejía con mimbrés y se cubría con cueros, empieza a tender un puente y lo termina en dos días...».

Es indiscutible la posibilidad de navegar por el Ebro hasta Varea (Logroño) y la existencia allí de un puente de piedra. Todo el recorrido poseyó puertecillos fluviales o apostaderos, por ejemplo para el comercio en Cesaraugusta con su entorno y situación en el espacio entre el puente de Piedra y la confluencia con el río Huerva, actualmente reconstruido.

Entre las embarcaciones romanas citaremos, el «*Esquife romano*», del siglo 217 a. C, es una embarcación de guerra de poco calado que le permitía remontar ríos, cruzando barras de arena y gravas con el impulso de los remos. Dotado de un espolón y de rápidas maniobras que rompían los remos de embarcaciones mayores. En los ríos fue soporte de las tropas de tierra, siendo un rápido enlace entre el interior y la costa. Podía ser arrastrada desde tierra, por los remeros o animales de tiro.

El «*Mercante romano*» del siglo 217 a.C. Es como una embarcación de tipo medio, en el Mediterráneo, se puede pensar su navegación por el Ebro, máxime cuando se han encontrado embarcaciones similares reproducidas en las estelas funerarias de la zona tarraconense, donde por lógica tendrían su puerto base. La embarcación presenta la proa de la quilla ligeramente levantada en una clara pretensión de avisar a la tripulación de la presencia de barras de arena y grava, antes de colisionar el casco y así facilitar la aproximación a las orillas. Cuando no podían utilizar la vela para ascender por el río se realizaba mediante el tiro de cuerda desde orilla mediante animales o esclavos.

EL CAMINO DE SANTIAGO POR EL EBRO

Esta vinculado a la devoción y culto a Santa María del Pilar de Zaragoza, a lo largo de los tiempos se ha ido recogiendo una serie de datos significativos en torno a este peregrinaje.

Este camino a través del Ebro esta constituido con los siguientes hitos:

- 1.º Periones, en la cava Deltebre
- 2.º Puente colgante de Amposta.
- 3.º San Jaume d'Enveja Tortosa
- 4.º Relieve de Santiago Apóstol de Tortosa.
- 5.º Azulejos del Campo del Camino de Santiago de Tortosa.
- 6.º Detalle del portal Del Romeus en Tortosa.
- 7.º Iglesia de la Ascensión en Gandesa.
- 8.º Calle con arco medieval en Batea.
- 9.º Templete funerario en Fabara.
- 10.º Colegiata de Santa María en Caspe.
- 11.º Monasterio de Rueda, entre Sástago y Escatrón.
- 12.º Basílica del Pilar en Zaragoza.
- 13.º Vista del puente sobre el Ebro y la catedral de Tudela.
- 14.º Catedral de Calahorra.
- 15.º San Bartolomé en Logroño.
- 16.º San Millán de la Cogolla, en La Rioja.
- 17.º Hospital de Santo Domingo de la Calzada, en la Rioja.
- 18.º Pancorbo (desfiladero) en Burgos.

Desde Pancorbo se une con los otros caminos hacia Santiago.

En la Guía de Peregrinos del Códice Calixtino (1120), se hace referencia al culto a la Virgen del Pilar, al apóstol Santiago y la Santa Capilla románica y en la «Guía del año 1147», afirmaban que los peregrinos a la ida o la vuelta de su viaje a Santiago de Compostela, no dejaban de llegar a la ciudad de Zaragoza, a visitar a Santa María la Mayor.

El éxito del culto a la Virgen del Pilar a lo largo de la Edad Media, se relaciona con el gran movimiento de cruzada y peregrinaje europeo hacia los Santos lugares Roma, Jerusalén y Santiago de Compostela.

La Venida de la Virgen

Según la tradición, vino en carne mortal a Zaragoza el 2 de enero del año 40 de nuestra Era, trasladada por los ángeles desde Jerusalén a Zaragoza.

La Virgen María vivía con San Juan, era el hermano pequeño de Santiago, como es natural tendría que haber una buena comunicación entre ambos hermanos y María, de ahí se pueden obtener muchas preguntas y respuestas.

El gran Maestro Dídimio, de la Escuela Catequética de Alejandría, en el siglo IV, en su libro de Trinitate, descubierto por Mignarelli y publicado en Bolonia (1769), dice: Por esta razón, alguno de los Apóstoles fue a la India, pero otro a España». El Apóstol San Pablo no pudo ser, ya que no asistió al reparto de que se trata, ni recibió una misión especial.

San Isidoro, en su obra «del nacimiento muerte de los Santos Padres», se lee: «Santiago, hijo de Zebedeo... predicó el evangelio en España» y pueblos de lugares occidentales».

En su peregrinaje Santiago, viniendo del extremo oriental del mediterráneo, a Hispania, es factible que entrara hacia el interior por valle del Ebro, al ser la mejor ruta de penetración y la forma más sencilla caminando por la orilla del río o navegando, en algún barco de mercaderes o mercante romano. Había sido pescador, que conocía muy bien el arte de navegar, pudo enrolarse de marínero, para pagarse el viaje.

Con este inciso llegamos al 2 de enero del año 40 de nuestra Era, cuando se apareció la Virgen María a Santiago y a los siete convertidos, según la tradición estaban a las afueras de la ciudad a la orilla del Ebro rezaban maitines. En testimonio de la venida en carne mortal de la Virgen, dejó la columna de jaspe. Santiago y sus acompañantes levantaron un edículo o casilla, en el lugar, para protección y señalamiento del acontecimiento.

Que fue de los acompañantes de este acontecimiento, San Pedro ya en Roma envió a España a estos como siete diáconos, que se les nombró como los Varones Apostólicos y son patronos muchos pueblos de Andalucía. Torcuato Gaudix, Tesifonte Berja, Indalecio, Cecilio de Granada, Exigio, Eufrosio, Segundo co-patrón de Avila, con Santa Teresa.

Tras la llegada de las distintas invasiones y por último la musulmana, los mozárabes fueron los conservaron el lugar. Citaremos al obispo Bernardo, obispo mozárabe, le sucedió tras la reconquista cristiana, el bearnés D. Pedro de Librana, que el papa Gelasio II le confirió la consagración episcopal (1118-1128) y le entregó la bula para la conquista de Zaragoza, así como indulgencias a los que trabajasen o diesen alguna cosa en la reparación de la iglesia de la ciudad y sostenimiento del clero que allí servía.

En testimonio de la aparición de la Virgen, sería el germen la devoción posterior, que se activó principalmente a partir de la reconquista de Zaragoza el 18 de diciembre de 1118 por el rey Alfonso I.

La reconquista de Zaragoza impulsó definitivamente la devoción a María y a Santiago Apóstol. La toma de la ciudad a los musulmanes y su cristianización coincide con el ideal de Cruzada dada en el Concilio de Toulouse y de peregrinación que apoyaban en Europa papas, reyes, nobles y monasterios.

Entre los ideales del rey Alfonso I el Batallador, estaba la conquista de territorios musulmanes en el contexto de la Cruzada, el rey estuvo muchas veces en Castilla, León y Santiago por las disputas matrimoniales con la reina D.^a Urraca de Castilla, heredera de Alfonso VI de Castilla. Era por aquel entonces arzobispo de Compostela, Diego Gelmírez, que fue un promotor indiscutible del peregrinaje a la tumba del Apóstol Santiago. Gelmírez intervino en las numerosas disputas matrimoniales y de ambas coronas de Castilla y Aragón. Ambos esposos tenían el ideal de peregrinar a Jerusalén. Para ello era necesario la conquista del valle del Ebro, al ser navegable les facilitaría las comunicaciones hacia Tierra Santa.

Entre los cruzados que ayudaron al rey Alfonso I, a la conquista de Zaragoza, está el vizconde Gastón de Bearne (uno de los héroes que intervino en la conquista de Jerusalén en 1099, su mujer Talesa, era prima de Alfonso I. El rey otorgó a Gastón de Bearne el señorío de Zaragoza y el patronazgo de la Iglesia de Santa María,

Este cruzado intervino en numerosas conquistas, su *olifante* había sonado en Antioquia, Nicea, Jerusalén y Zaragoza, tiene bellamente cincelados los trabajos de Hércules. En mayo del año 1130 falleció luchando contra el gobernador de Valencia, estando enterrado en la Iglesia de Santa María del Pilar, el olifante esta en la actualidad en el museo Pilarista.

El obispo D. Pedro Librana de Zaragoza planteo inmediatamente la reconstrucción del sagrado recinto, con este fin dirige una carta «encíclica» a la comunidad cristiana de Europa. En ella promete indulgencia plenaria a cambio de limosnas. «De antaño sabéis que esta Iglesia es prevalente antecede a todas por su buenaventura y antigua hombradía de santidad y dignidad, Sin embargo, debo daros a conocer que ahora, como consecuencia de la triste cautividad anterior, carece de todo lo necesario. Sabed que se halla en estado ruinoso...»

Los primeros datos documentales de la Iglesia de Santa María,

posteriormente conocida por Santa María del Pilar, proceden de la época medieval, del monje Aimonio de Sant Germain des-Près, en París. Amonio en el año 855 informa que en Zaragoza la iglesia de la bienaventurada Virgen María era «la madre de todas de la ciudad» y que estaba mantenida por mozarabes.

Uno de los más ilustres visitantes del siglo XII, 1155, de aquella época fue el rey Luis VII de Francia, cruzado en Jerusalén, casado y divorciado de Leonor de Aquitania, a la vuelta de Santiago pasó por la ciudad a postrarse a los pies de la Virgen y de Santiago en la Santa Capilla. A su regreso hacia París bajo por la ruta fluvial el Ebro.

Con gran la afluencia de peregrinos, aumentaron los peligros para los mismos. Los jurados (ediles) de Zaragoza otorgaron un salvoconducto para los peregrinos, a fin de protegerlos de los continuos robos, otorgándoles seguridad sobre sus personas y bienes. «por las presentes seguramos todas et cada una de personas venientes en romería i a ho peregrinación a la Glesia de Santa María et portantes de seynal de aquél. Así que (ni) que trajeran non sian peinorados ni marchados por algún vecino de la ciudad de benida, estada et tornada».

Doña Blanca, hija de Carlos III el Noble, reinó en Navarra 17 años (1425-1442). Fervorosa, cristiana. A los 48 años, en su palacio de Olite sufrió una grave enfermedad que la puso en trance de muerte. Perdió el uso de los sentidos y durante más de tres horas estuvo como muerta. De pronto abrió los ojos y exclamó con voz sonora: «*Santa María del Pilar! Bendita seáis, pues me habeís guardado y tornado de muerte a vida*». Explicó que le había tenido la visión de la Virgen María asentada en un pilar de mármol. Hizo el voto de peregrinar a Zaragoza.

Como residía en el castillo de Olite, salió desde Tudela, le acompañaron su marido D. Juan de Aragón, sus hijas, el Príncipe de Viana, los obispos de Tiro, Pamplona y muchos caballeros y gente noble. El 13 de julio de 1433 salieron camino de Zaragoza, La servidumbre con la impedimenta de la casa y corte fue trasladada desde Tudela a Zaragoza por la ruta fluvial del Ebro.

El de 16 de agosto fundó en la Santa Capilla la Orden de caballeros y damas de Nuestra Señora del Pilar, con una banda azul con un pilar esmaltado en oro, y un lema «A ti me arrimo».

Durante la Edad Media el Ebro fue una importante vía de comunicación.

Desde el siglo XIII hay constancia que el Ebro era navegable, en la mayor parte de su recorrido, principalmente desde Zaragoza, tenía destacado relieve el puerto de dicha ciudad.

La importancia de Zaragoza y los puertos fluviales del Ebro se debe unirla indispensablemente a los mercaderes zaragozanos, desde el momento que éstos se constituyeron en Hermandad en el siglo XIII. Fue Jaime I quien, por un privilegio dado en Calatayud el 1 de mayo de 1264, les autorizó a fundar una cofradía bajo la advocación de la Virgen María, llamada Santa María de Predicadores de Zaragoza y conocida vulgarmente como «de los mercaderes y jueces de mercaderes», la sede estaba en el convento de Predicadores de Zaragoza. Esta cofradía obtuvo el privilegio del control de la navegación y transporte de mercancías por el Ebro (siempre teniendo en cuenta que las aguas del río eran patrimonio de la Corona y correspondía a ésta la autorización para construir en el cauce presas abiertas o cerradas), también consiguió las siguientes prerrogativas:

La administración de justicia en las causas mercantiles, se debía ocupar de socorrer a los mercaderes cofrades venidos a menos y a sus viudas y huérfanos y finalmente debía organizar sufragios por los miembros difuntos. Había al frente de la corporación tres mayordomos, elegidos anualmente por capítulo de cofrades. Cada año se nombraban dos veedores, quienes debían ser aceptados por los jurados del Consejo Zaragozano.

Además de la citada cofradía de Santa María de Predicadores de Zaragoza, había otra la de San Nicolás de Bari o de «arráeces» también tenía poderes sobre el curso fluvial.

Eran dos representantes de cada una de estas cofradías eran los que solucionaban los litigios de navegación (puertos fluviales, presas, azudes). La cofradía de los arráeces, conocida así porque aglutinaba a los capitanes de las embarcaciones árabes y luego moriscas, tenía su sede en la iglesia zaragozana de San Nicolás de Bari. Estas cofradías fueron ratificadas por privilegios de 9 de agosto de 1391 dado por Juan I y en 23 de agosto de 1458 por Juan II.

El control de la navegación por el Ebro y la vigilancia de los puertos fluviales estaba realizado por personas nombradas a tal efecto por las cofradías, además contaban con unos ingresos propios para sufragar los gastos propios de mantenimiento de los puertos y hacer posible la navegación, provenían de los impuestos cobrados por productos transportados por el río.

La documentación referida al tema se ha perdido casi en su totalidad, aunque queden las ordenadas de las cofradías que intervenían en todos los asuntos tocantes a la navegación por el río. En el libro «Zaragoza en la baja Edad Media» de Isabel Falcón y M.^a Luisa Ledesma lo recogieron.

LA RUTA COMERCIAL POR EL EBRO

(Según F. Carreras Candi) en base a la documentación del siglo xv, nos dice que el comercio por el río era muy intenso y la circulación de los bajeles tortosinos y zaragozanos era continua.

El río Ebro ha sido una importante vía de comunicación para él transito comercial y la cultura. Ha sido una ruta fluvial comercial utilizada, seguramente con menos frecuencia de la deseada, para dar salida a una parte de los excedentes de productos aragoneses y de los territorios ribereños. También servía para importar algunos productos que llegaban a los puertos mediterráneos, de los que se carecía en el interior. Las conexiones directas aragonesas con otras áreas del Mediterráneo solamente eran posibles a través de la ruta fluvial que conectaba con las rutas marítimas.

El Ebro era utilizado mayoritariamente para dar salida a las mercancías aragonesas que exportaban a Cataluña, Italia y a otras regiones mediterráneas.

Los principales productos transportados por el Ebro durante los siglos xiv y xv fueron trigo y lana. Zaragoza se convirtió en el centro gestor de una gran parte de las materias primas aragonesas y el Ebro era el medio de transporte más rápido y económico para dar salida a los productos hasta el puerto de Tortosa, donde eran embarcados hacia los centros de demanda.

Después del esquilaio y la recolección los transportistas contratados trasladaban las mercancías por tierra hasta los lugares de concentración acordados, desde donde las barcas cargaban las mercancías para conducir las a Tortosa.

Esta ruta transportaba personas, noticias y cultura, que llegaban directamente al centro del reino de Aragón.

El Ebro era navegable en la mayor parte de su recorrido, principalmente desde Tudela hasta la desembocadura. Sin embargo todo parece indicar que la navegabilidad tenía mayor importancia a partir de Zaragoza, destacando los puertos de Zaragoza, Gelsa, La Zai-

da, Alforque, Cinco Olivas, Caspe, Mequinenza, Flix, Asco, Miravet y Tortosa.

Esta ruta fluvial tenía gran valor económico para Aragón a pesar de que carecía de un puerto marítimo, complemento indispensable para cumplir mucho mejor con las estrategias comerciales. No tener salida directa al mar restringía la participación en los principales circuitos comerciales y la posibilidad de disponer de un medio de transporte barato y con gran capacidad de carga.

Aragón buscó afanosamente el poseer un puerto marítimo. Las Cortes de 1441 debatieron la necesidad de buscar una salida de Zaragoza al Mediterráneo por el Ebro. F. Carreras Candi, dice «que en 1506 Fernando el Católico escribió una disposición secreta, que nunca se hizo pública, por lo cual hallándose el reino de Aragón, sin puerto ni salida se le incorporaba... el puerto de Tortosa, su Alfaques y todos aquellos lugares y territorios que están en la parte del río Ebro hacía Aragón, que hasta aquí han estado incorporadas al principio de Cataluña».

El interés de Aragón por tener un puerto en el Mediterráneo persistió a lo largo de los siglos posteriores. Así en 1608 se realizó un proyecto de carretera para utilizar el puerto de Vinaroz, con estudios de la navegabilidad del Ebro, el coste de la obra sumaba 400.000 escudos.

Los objetivos aragoneses se vieron cumplidos por la Real Orden de 16 de marzo de 1778, cuando el puerto tortosino de los Alfaques se convirtió en la desembocadura de la exportación regnícola. Sin embargo la economía aragonesa no fue capaz de beneficiarse de esta baza.

Entre la situación del siglo xvii y la Real Orden de 16 de marzo 1778, se plantearon nuevos proyectos sobre la navegabilidad del Ebro. Llegamos al año 1738, los ingenieros Rodolfi y Lanús después de recorrer el curso fluvial elevaron el pertinente informe al intendente de Aragón, donde se hablaba de la necesidad de cuatro millones de pesos para su adecuada navegación. Hacia 1749, el ingeniero Juan Caballero, elaboró un proyecto para construir un canal navegable que uniera Amposta con la torre de San Carlos de la Rápita, con ello se eludía un terrero pantanoso y se reducía las distancias entre Amposta y el puerto de los Alfaques.

La obra se llevó a cabo en el tiempo de Carlos III, sobre la base de otros proyectos, proyecto más ambicioso fue realizado por el italiano Juan Enrique Mysley quien en 1842 creó la Empresa de Trans-

portes de Zaragoza a Barcelona. En dicha empresa estaba combinaba la navegación marítima (de Barcelona a la desembocadura del Ebro) con la fluvial (del Mediterráneo a Zaragoza) y con la terrestre (cuando había dificultades). El plan incorporaba la utilización de carbones de Mequinenza como fuerza motriz de los vapores, promoviendo para ello la *Sociedad para la Navegación del Ebro con vapores*. En 1847 la compañía mejoró su rendimiento gracias a los ingenieros franceses Job, Leferme, Legros, Aymard, Carvahlo y Lente, que tomaron la dirección del proyecto. En 1852, se creó el comité fundacional de la Compagnie Royal d'Ebre Canalisé con apoyo de la banca judía francesa. Finalmente se constituyó la Real Compañía de Canalización del Ebro el 29 de diciembre de 1852, con un capital de 126 millones de reales y el aval del Gobierno Español. La compañía también recibió durante noventa años el privilegio exclusivo de la navegación por el Ebro, el derecho de paso por las esclusas, la explotación de los riegos y saltos hidráulicos (esto último a perpetuidad). En 1858 llegó el primer barco de vapor a Escatrón desde San Carlos de la Rápita.

Este proyecto se hizo realidad, con la construcción de un nuevo canal de Amposta a San Carlos de Rápita —sobre un trazado realizado en el siglo XVIII— con obras de rectificación del cauce del Ebro mediante escolleras y diques. También se hicieron torreones para elevar las sirgas y maromas, se construyeron dos embarcaderos, uno en Escatrón y otro en las proximidades de Caspe. En los años 1857 y 1858 se adquirieron cuatro barcos de vapor (llamados Cinca, Ebro, Zaragoza y Escatrón) para asegurar el tráfico de mercancías entre la desembocadura del río y Escatrón. Sin embargo diez o doce años después dichos barcos eran desguazados o morían en el olvido. Diez años después en 1868, la compañía sufría una fuerte crisis económica. En 1872 la compañía estaba totalmente volcada hacía los riegos después de aparición del ferrocarril que apuntillase la navegación fluvial.

En 1880 figura como el comisionado real para asuntos de granos era Gregorio Ibarz, residente en Mequinenza y era «el amo de la navegación por el Ebro».

La implantación del ferrocarril, la mejora de la red de carreteras y, el desarrollo del transporte mecánico y la construcción de grandes presas hacía totalmente inviable la navegación por el Ebro. En 1958 dieron comienzo las obras del salto de Ribarroja.

Todo esto no descarta que el Ebro ha sido una importante ruta comercial utilizada por los aragoneses desde la Edad Media hasta

la mitad del siglo XIX, siempre con barcas de escaso calado y ajustándose a las coyunturas de cada momento. Las mercancías eran transbordadas en Tortosa. Solamente navegaban barcas ligeras estrechas y planas sobre un cauce de escasa profundidad. Descendían por el río gracias a la corriente y a la ayuda de remos si era preciso, por lo que buscaban los periodos en que la navegación era más fácil.

Una vez en Tortosa la remontada se hacía desde tierra con sirgas, esto obligaba a que las barcas llevaran solamente una carga indispensable para navegar de retorno al punto de partida.

LOS PUENTES DEL EBRO

Para unas buenas comunicaciones entre ambas orillas se precisan puentes. Desde la antigüedad hasta los tiempos actuales, la cuenca del Ebro cuenta con un impresionante muestrario de puentes, aunque muchos hayan desaparecido, especialmente los que, en todo o en parte, tenían algo de madera, por ejemplo el de tablas de Zaragoza o el de barcas de Tortosa. Una solución muy empleada en la cuenca del Ebro ha sido los puentes mixtos, que poseían estribos y pilares de obra sobre los que apoyaba un tablero de madera, o bien se cubría de tierra apisonada. Ejemplo el puente de Círia sobre el Manubles en Soria o sobre el río Mesa en Calmarza (Zaragoza). Actualmente se han sustituido los troncos por vigas de hormigón, ejemplo el de Santo Domingo de Puentelarrá.

Los puentes de piedra son abundantes, incluso algunos de ellos hacen que la población que los contiene sea conocida en toda España, por su imagen, incluso hasta le dan su nombre, Puente la Reina o el de Frías en la región burgalesa, que tiene una gran belleza.

Tenemos el de Miranda de Ebro, o los restos del romano de Mantible, aguas abajo encontrándonos el puente de piedra de Logroño, Tudela, Zaragoza, es un puente de cantería que se sigue usando aún.

Puentes de hierro, tanto de arco, como de celosía, se utilizaron por su rapidez en la construcción y bajo coste, que no se había conocido hasta entonces. Buenos puentes *de hierro* encontramos, *de celosía* en Logroño y Tortosa, *de arco* en Gallur, Tortosa y Zaragoza.

Los puentes colgantes o atirantados tenemos buenos ejemplos en la cuenca del Ebro, el de Amposta de 1914 y el Castejón diseñado en 1930 por Carlos Fernández Casado.

Los puentes de hormigón son comunes en buena parte del río, destaca por su tamaño el ferroviario de aguas arriba de Tortosa, o el de la autopista del Mediterráneo de Tortosa, también de diseño el nuevo puente de Santiago al lado de la basílica del Pilar en Zaragoza, el de Camino de las Torres, de la Almozara, Los de Tortosa, gaseoducto, ferrocarril, de la autopista del mediterráneo, Mora de Ebro, Benifallet etc.

ALMADÍAS, NABATAS, RAÍS

Los ríos han constituido excelentes vías para transportar, por flotación, la madera. El río Ebro y sus afluentes, enlazando zonas muy boscosas y territorios completamente deforestados, han servido como camino para llevar madera, producidas en los valles pirenaicos, a las ciudades, hacia donde se emplea para la construcción, en carpintería, o al lado de mar en los astilleros.

Los troncos viajaban atados unos con otros, formando grandes plataformas que recibían el nombre de almadías (Navarra), nabatas (Aragón) o raís (Cataluña). El tráfico almadiero por el río Ebro está bien documentado a partir de la Baja Edad Media, cuando las necesidades de la armada de la Corona Aragonesa en el Mediterráneo obligaron a conducir hasta el mar grandes cantidades de madera de los Pirineos. El viaje desde las montañas hasta el mar duraba entre siete y quince días. Su actividad duró hasta el año 1950, cuando los camiones sustituyen a la fuerza de las aguas en lo que se refiere al transporte de la madera se refiere.

HOSPITALES

En esta ruta tan larga y concurrida no podían faltar lugares de descanso, los *Hospitales* (en la actualidad hemos imitado, con las áreas de descanso de las autopistas). En todas los caminos siempre se han ido constituyendo centro de descanso, de resguardo para los caminantes, al principio eran las casas aisladas de labriego, luego los núcleos de las aldeas, pueblos, en los cenobios por sus características peculiares, acogían a los caminantes, que poco a poco había algún fraile que tenía conocimiento, valga la palabra, de medicina.

Con el peregrinaje, aparecen los hospitales para los peregrinos,

que están presentes en toda la ruta de los peregrinos. Junto a la iconografía dedicada a Santiago y a Santa María del Pilar, la presencia de hospitales es un indicio de ayuda al romero.

Así son frecuentes sencillos edificios para este uso, su presencia en edificios anexos a las ermitas y también dando nombre a las calles, «calle del hospitalico en el pueblo de Utebo», por poner una de los muchos ejemplos.

El hospital de Santa María. En 1143 está documentada en Zaragoza la existencia del «Hospital de Santa María» para peregrinos. Lo confirma el testamento de Pelagio de Couca y su mujer, Endregoto, dejaron en él una bodega y trugal para este hospital; en 1177 Columba y su hija María también testaban a su favor una herencia, una casa en Alfindén y una viña en Arranellas. En 1358 seguía funcionando el mencionado hospital de «Santa María del Conde Luna», como consecuencia del legado que el Conde dejaba «treinta camas de buena y suficiente ropa» y una dotación de tres mil escudos de renta perpetua para albergue y refugio de los peregrinos que venían a visitar la Iglesia de Santa María la Mayor de Zaragoza y su capilla del Pilar. Se mantuvo abierto hasta el siglo xvii, desapareciendo con la construcción del nuevo templo barroco.

El Hospital de la Seo: Fundado en el año 1152, delante de la Iglesia, en un patio que dejó para este fin doña Hodierna viuda de Pedro Lafuente. En el siglo xv se dedicaba a albergue de peregrinos.

El Hospital de Santa Marta: Fundado en el año 1305 ó 1315, cerca de la Seo, por el maestre Guillermo Fuerte, médico zaragozano. Lo estableció en su domicilio, actual plaza de Santa Marta, cuyo nombre evoca el antiguo establecimiento; con 12 camas para peregrinos que pasaran por Zaragoza camino de Compostela y en su defecto para pobres.

El Hospital de la Plaza del Carmen: Para peregrinos, se construyó hacia 1466 en una casa de los carmelitas calzados, llamada ermita de Santa Elena después de la Iluminación del Cuerpo de Cristo y finalmente de las Santas Justa y Rufina. Estuvo encomendado al Monasterio del Carmen y su finalidad era acoger por tres noches a los peregrinos que venían a la ciudad «dándoles lo necesario».

En 1817 se transformó en Hospital de Convalecientes.

El Hospital junto a la Iglesia de Nuestra Señora del Portillo: Existía en el siglo xv, los fines para peregrinos pobres.

El Real Monasterio de Ntra. Sra de Rueda (Escatrón y Sástago) esta situado a orillas del Ebro, lo fundó Alfonso II de Aragón, en

1182 era un centro donde había un embarcadero, donde podían descansar los navegantes y peregrinos. Hoy restaurado como parrador.

El Hospital Real y General de Nuestra Señora de Gracia de Zaragoza, fundado en el año 1425 por el rey Alonso V «el Magnánimo» al poco tiempo de haber conquistado Marsella. Formaba parte esta Fundación del movimiento cultural creador de hospitales generales en los que se atendiesen enfermos de muy diversas dolencias. Su famosa inscripción «*Domus infirmorum Urbis et Orbis*» era suficientemente elocuente *de su universalismo*, se atendían pacientes de Europa, en sus estatutos había una partida de dinero, para que fueran traídos los enfermos por dos acemileros, una mula con una artesa para el transporte de los pacientes.

Realmente fue el propio municipio zaragozano el que concibió esta necesidad de beneficencia, que no obstante ello necesitó del favor y el impulso Real. Por esta razón, como indica Jesús Maiso, el Hospital Real de Nuestra Señora de Gracia une la triple característica de un fundamento básicamente eclesiástico a su gobierno municipal y cívico. A estas dos características religiosas y cívicas, unió también su origen y favor Real a través de diferentes ayudas económicas y privilegios que le concedió el rey, quien por otro lado lo consideró «Casa Real». *La presencia de los enfermos dementes en el Hospital Real de Nuestra Señora de Gracia supuso ya de que por sí un hito excepcional en la consideración del loco como enfermos*, pudiendo consultarse en este sentido la obra de Gimeno Riera sobre el hospital y la vida de los dementes en él.

No se conoce nada de las primeras Ordinaciones del Hospital, del rey Alonso V de Aragón, pero sí de las de 1496 dictadas por el rey Don Fernando el Católico.

Las noticias de las *peregrinaciones han* quedado reflejadas en las tres sargas de Nuestra Señora del Pilar, fechadas en 1490, obra de autor anónimo identificado como el Maestro de Luesia (según la Dra. Lacarra). En una de ellas aparece cuatro escenas alusivas a la presencia de Santiago en España, resaltando la llegada del apóstol y su discípulo Torcuato, vestidos de peregrinos, a la ciudad de Zaragoza, identificada por el nombre escrito —Çaragoça— en el arco de una de las antiguas puertas del recinto amurallado de la ciudad, la denominada Puerta de Toledo. En el lienzo de mayor tamaño esta pintada la venida de la Virgen a Zaragoza. En la tercera se repre-

sentan cuatro milagros atribuidos a la intercesión de la Virgen (milagros recogidos en un documento de 1484, archivo del Pilar), el de mayor interés para las peregrinaciones, es el ocurrido a unos mercaderes de Mallorca que venían en peregrinación a Zaragoza para dar gracias por el nacimiento de su hijo, se les cayó al mar y le encuentran vivo en la Santa Capilla.

En esta sarga nos demuestra muy claramente la existencia gráfica de las peregrinaciones por mar hasta la península y su llegada a la ciudad por el Ebro.

Y llegamos a la meta de nuestro viaje: Santiago de Compostela.

El peregrino tiene grabadas en su retina todo el muestrario de emociones, piedras del conjunto histórico-artístico de la civilización, alegrías de unidad europeas reflejadas en un recorrido espiritual que busca con sed la indulgencia.

Dentro de la catedral románica y gótica, en la cercanía del claustro renacentista y en presencia de la reforma barroca o delante del turno neoclásico que luce el lienzo final de la Azabachería se ha instalado el silencio.

Al lado de la peregrinación organizada bullen los «caminantes» sueltos, viajeros de comunión y de cultura, ríos de alientos humanos que sienten el deseo de clavar sus dedos en el mármol blanco y desgastado de la columna central del Pórtico de la Gloria, Golpean su cabeza sobre «el santiño dos croques», se quedan extasiados por el olor que difumina el baile del incienso, sobre los hilos del botafumeiro; en fin, se entregan al abrazo del Apóstol, después de pasar delante del sepulcro.

El peregrino recibe baños de Gracia, aunque la propia agitación y los cansancios del cuerpo no dejan percibir, de golpe, toda la carga espiritual que flota en los dominios del Apóstol. Se nota en cada cual una emoción diferente en la almohada del peregrino, que preside su reposo, mitad físico, mitad fatigado, desde luego feliz.

Solamente me queda dar las gracias a ustedes, por su atención prestada a este singular viaje por el Ebro.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DOCTOR, A.: *El hospital Real y General de Ntra. Sra. de Gracia en el siglo XVIII*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 1987.
- ALVAR, J.: *Enfermedades del viajero*, Emeka, 1991.
- CLÍNICAS MÉDICAS DE NORTEAMÉRICA: *Medicina del Viajero*, 6/1992 Interamericana.

- CORACHÁN CUYÁS, M.; GASCÓN BRUSTENGA, J.; RUIZ GUZMÁN, L.; BATTESINI PONS, R.: *Salud y viajes. Manual de Consejos prácticos*, Masson Salvat, 1993.
- SANZ JARQUE, J. J.: *El agua, la vida de Aragón*, Librería General, 1998.
- SANZ JARQUE, J. J.: *De Mar a Mar*, Publicaciones Universitarias San Pablo CEU Madrid. 1998.
- LASAGABÁSTER ARRAÍBEL, D.: *Historia de la Santa Capilla del Pilar*, Cometa S.A., 1999.
- IBERCAJA Y CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO: *Hiberus flumen*, 1999-11-21.
- FERNÁNDEZ DOCTOR, A.: *La Medicina del siglo XVII en Aragón*, CAI 1999.

INTERVENCIÓN DEL PROF. MOYA PUEYO

Es interesante el contenido de la conferencia del Dr. Cuchí por la riqueza de datos que nos ha traído y alguno de ellos verdaderamente importantes desde las vertientes sanitaria y médica como son los correspondientes a los establecimientos hospitalarios y su ubicación.

El *Camino de Santiago* tuvo históricamente el valor que representaba para los peregrinos el llegar al destino de la tumba del Apóstol tras el esfuerzo consiguiente y con ello alcanzar la recompensa moral establecida por la Iglesia Católica. Tenía, por tanto, unos fines basados en el acendrado espíritu religioso del pueblo.

Dentro de las múltiples rutas o caminos para llegar a Santiago una de las mejor conocidas consistía en seguir, en cierto modo, el curso del río Ebro, camino éste seguido por los peregrinos procedentes del norte de los Pirineos y por españoles de algunas regiones y que el Dr. Cuchí ha expuesto en lo que se refiere a los dos últimos tercios del río y hubiera sido importante, de acuerdo con el título de la conferencia, conocer lo que acaecía en el primer tercio, ya que debía ser frecuentado este tramo del camino por mayor número de peregrinos al aproximarnos cada vez más a Santiago y concluyendo constantemente las vías utilizadas.

Actualmente el *Camino de Santiago* que conserva sus fines históricos posee otros aspectos de no poco relieve, cuales son el turístico y el económico debido ello al elevado número de personas que concurren, especialmente en años jacobeos y que ha obligado a crear una estructura de apoyo a los peregrinos (mejorando determinados tramos, creando una red de establecimientos de acogida, etc.) y de lo cual se ocupó la administración española desde hace más de cuarenta años mediante la edición de publicaciones que recogían las rutas seguidas, tanto desde el norte de Francia (Lille), como desde Alemania, Suiza e Italia.

La recuperación del *Camino de Santiago* es una realidad en los momentos presentes, ha recobrado un gran impulso y por ello cada vez hay un mayor número de personas que quieren conocer el pasado de este camino, por lo que yo pregunto al conferenciante lo que sigue:

- 1.º ¿Por dónde discurría el Camino desde lo expuesto por el conferenciante hasta Reinosa?
- 2.º ¿Qué establecimientos asistenciales sanitarios existían en este tramo y qué servicios prestaban con mayor frecuencia?

PALABRAS FINALES DEL PRESIDENTE

Muchas gracias de nuevo, Prof. Gómez-Lus y Prof. Cuchí por esta importante aportación a la Real Academia Nacional de medicina por vuestras comunicaciones. Me ha recordado hace muchos años, cuando el Prof. Gómez-Lus me invitó a Zaragoza a hablar precisamente de la resistencia bacteriana a los antibióticos; hice allí lo que pude, ya que yo era un clínico y no un microbiólogo, hice un resumen al respecto y no se puede comparar aquello que entonces considerábamos como resistencia bacteriana a los antibióticos a lo que hoy se conoce a este respecto, y que en gran medida nos ha vuelto a enseñar.

Ello constituye parte muy importante de tu currículum. he recordado también cuando coincidimos en Ginebra sobre resistencia a los antibióticos y tú fuiste ponente internacional con una magnífica actuación. Hoy no es sorpresa tu intenso trabajo y dedicación total, tu conocimiento y actualización de la ciencia microbiológica. Me ha maravillado oírte hablar de lo que es la esencia de la acción antimicrobiana, de lo que es la esencia de la resistencia bacteriana a los antibióticos. Gracias a esto tratamos las infecciones lo mejor que podemos, venciendo todas las dificultades que ponen los gérmenes, y superando muchas de las consecuencias que la resistencia antimicrobiana produce en el tratamiento de las infecciones.

Nuevamente te felicito, ha sido una magnífica lección digna de una persona de reconocimiento mundial en la materia.

En la segunda ponencia, el Prof. Cuchí de la Cuesta nos traslada al Ebro, que nos lleva hasta los confines de Cantabria, donde está Fontívere, y desde allí las aguas discurren con lentitud, con seguri-

dad, no con muchas inundaciones, pero sí trasportando lo que el río lleva hasta el Delta del Ebro. Efectivamente, como ha dicho el Prof. Moya, nos hubiera gustado muchísimo que te hubieras extendido de Fontívere hasta tierras aragonesas, en ese importante recorrido. Al ver el esquema de los años piensa uno la importancia de aquel río; todos los ríos son muy importantes, y el Ebro lo es. Las rutas fluviales del Ebro lo han sido y en gran medida y posiblemente a pesar de su menor magnitud, en aquella zona entre el Fontívere y los confines de Aragón, como desde el inicio de Aragón hasta el límite de la región de Logroño. El interés tremendo en aquellos años con escasez de caminos y de carreteras; había caminos, los que sembraba el hombre con su caminar, con su andar, y en esa región importantísima entre el Fontívere y la zona aragonesa ha dado el agua del Ebro importantísimas contribuciones a lo que es la política económica y agrícola de las regiones colindantes. Es decir, que lo que conocemos ahora como Álava, el sur de Navarra es consecuencia de la fluidez del Ebro y del beneficio que el Ebro produce en sus tierras, que es enorme a poco que se conozca. La zona del Ebro es una zona importantísima y vital a nivel de geografía económica; las supremacías que sobre el Ebro todos tratadistas y tú mismo hacéis consciente o inconscientemente de Zaragoza hacia Tortosa, las aguas se multiplican por miles en su caudal al ir acumulando ríos de todas esas regiones, el Erga, el Arga, el Aragón, etc..., y eso es un acumulo que el Ebro lleva y fertiliza otras regiones de Cataluña. Entonces tenían mucho interés nuestros maestros en que conociéramos los afluentes de los ríos, y tiene mucha importancia. El Ebro recoge de todas esas regiones, el Ebro une esas regiones, eso no lo pueden quitar, que nuestros ríos unan nuestras regiones, por mucha política que instrumenten de cualquier tipo no podrán quitar lo que las regiones tienen de común, que son sus ríos, su ambiente, su aire, su sol, sus gentes.

Precioso el trabajo del Prof. Cuchí; sin duda disfrutaremos también cuando leamos tu conferencia al respecto. Siento emoción cuando hablo de nuestra España, de nuestras tierras y de nuestros ríos, con todos los respetos de lo que digo para todas las gentes de todas las regiones.

Felicidades que quiero que transmitan, Prof. Gómez-Lus y Prof. Cuchí a todos nuestros amigos Académicos de Aragón, con todo nuestro afecto, y lo digo de manera muy peculiar porque siempre he sentido gran afecto por esa región. La deunión entre aquellas regio-

nes que unen los ríos y que unen nuestras gentes, me refiero, y lo digo desde la Tribuna de la Real Academia Nacional de Medicina, son inconvenientes con algunas distintas opiniones sobre organización académica de las regiones españolas y de la nación española.

Se levanta la sesión.