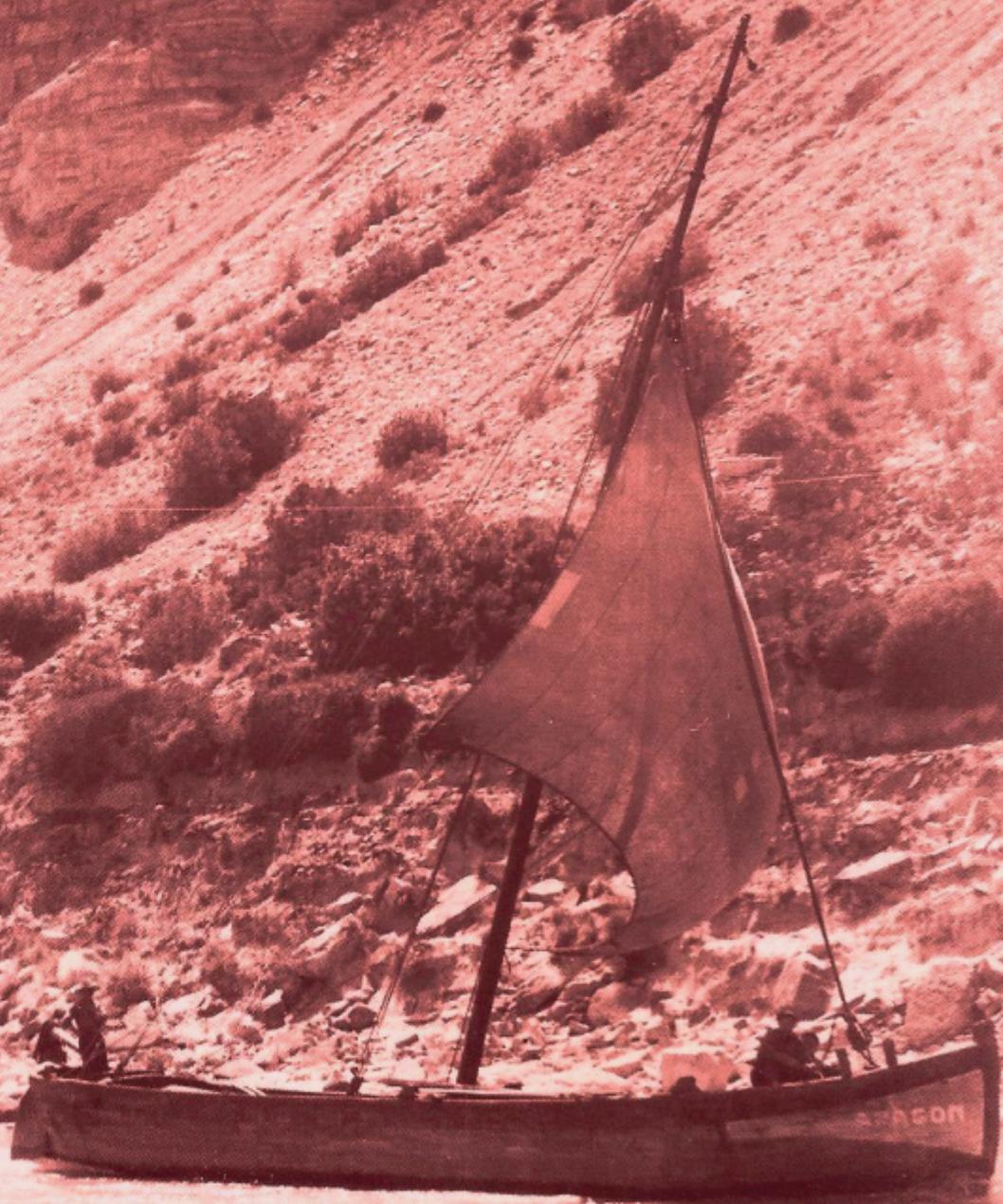


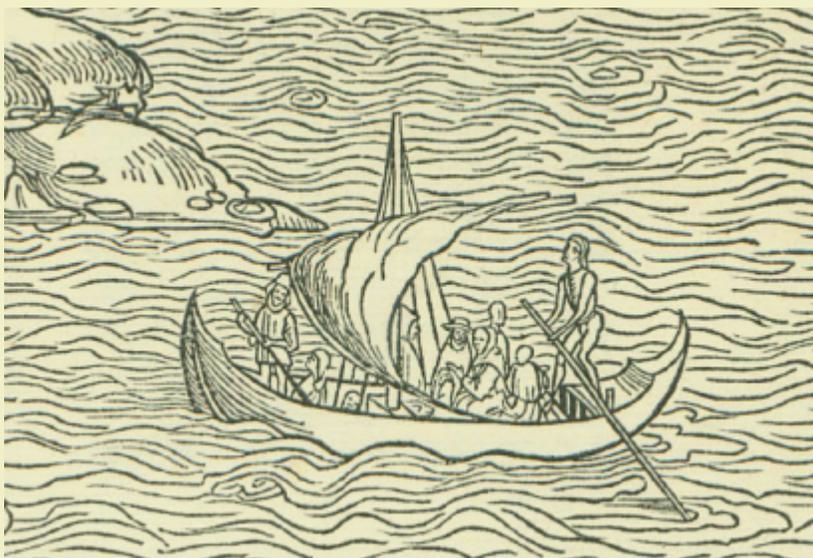
LA NAVEGACIÓN POR EL EBRO

en la Baja Edad Media
(siglos XIV-XV)

Por Francisca Vilella



El valle del Ebro es una unidad física individualizada en el conjunto de la Península. Presenta junto con el Pirineo y el Sistema Ibérico una relación estructural formada por las tierras llanas y los bordes de las montañas. Esta unidad peninsular está identificada con su red fluvial de tal manera que ésta ha facilitado relaciones comerciales y contactos culturales desde los primeros asentamientos humanos. Por el Ebro y por sus afluentes han circulado la mayor parte de mercancías que, procedentes del interior, salían al mar por Tortosa, garantizando un importante trasvase comercial a lo largo de la Historia. Las aguas del río eran patrimonio de la Corona, y por tanto, correspondía al rey la autorización para construir en su cauce presas abiertas. Los permisos para la construcción de azudes en el Ebro datan de la época de Ramón Berenguer IV.



Grabado de época moderna sobre navegación fluvial. Fuente: cdl.cat. En la página anterior, Ilaüt en el Ebro. Foto: Pere Català i Roca.

El movimiento comercial en torno al valle del Ebro

En el tráfico mercantil mediterráneo, la ruta fluvial del Ebro constituyó para el interior de Aragón una salida de productos básicos y semielaborados que, llegados al litoral, eran redistribuidos por los puertos catalanes, valencianos e italianos. Sin embargo, no era sólo una salida hacia el exterior sino que era un viaje de ida y vuelta que también benefició a los aragoneses al poder disponer de mercancías ausentes en su territorio. Aunque el trayecto habitual solía ser de Zaragoza a Tortosa, aprovechando la corriente favorable del río, el retorno se realizaba también con cargamentos, si bien eran mucho menores y con menor frecuencia que los viajes de descenso. La conservación en el *Archivo de la Corona de Aragón* de los libros – registro del arancel de *Ileuda*⁽¹⁾ de Tortosa ha permitido conocer los productos desplazados a través del Ebro, su procedencia y destino, los patronos de las

naves, la participación de los musulmanes mudéjares en esta navegación fluvial y los balances económicos derivados de la misma. Las tablas de aranceles y los libros de recaudación de impuestos son fuentes de tipo institucional muy valiosas para conocer el comercio de la Corona de Aragón en la Baja Edad Media. A través de la *Ileuda* fluvial hemos podido acercarnos al conocimiento de las personas y mercancías que subían y bajaban por el Ebro. La *Ileuda de Tortosa*⁽²⁾ nos ha permitido conocer con cierto detalle el movimiento comercial establecido a través del Ebro en la segunda mitad del siglo XV y confirmar, una vez más, que esta vía fluvial interior fue una de las más importantes del la costa occidental del Mediterráneo.

La repoblación de la ribera del Ebro se llevó a cabo por los Templarios a partir de 1185. En la primera mitad del siglo XIII la Orden concedió diversas cartas de población en este territorio. La nueva población cristiana fue atraída por las franquicias y exenciones otorgadas por estas cartas. A pesar de todo ello la permanencia de población musulmana fue un hecho evidente en toda la región ribereña. En el año 1212 la familia Montcada se hacía con el control del área del Baix Sebre, de población musulmana. Dos siglos después la comunidad musulmana no sólo mantenía una fuerte presencia de población islámica sino que además mantenía vivas buena parte de sus instituciones. Esta comunidad, organizada en aljamas, se concentraba en las villas de Aitona, Seros y Mequinenza.⁽³⁾

No obstante, la diferencia entre cristianos y musulmanes era el régimen de rentas, ya que la aljama, a pesar de utilizar el árabe y tener sus propias leyes, abonaba más renta en moneda y estaba obligada a trabajar para la casa señorial de los Montcada. No olvidemos que en el siglo XV la aljama de Aitona estaba bajo el dominio de la citada familia.⁽⁴⁾ Al lado de pueblos cristianos se encontraban otros con predominio musulmán tales como Benissanet, Ribarroja, Ascó y Miravet. También había barrios moros en Flix, García, Tivisa y Vinebre. Muchas de estas gentes se dedicaban a la agricultura y al comercio fluvial. El río representaba para ellos un medio de comunicación que les permitía ganar tiempo, capacidad, precio e incluso comodidad. Hay incluso documentados algunos viajes realizados por los monarcas a través del Ebro.

ya que la aljama, a pesar de utilizar el árabe y tener sus propias leyes, abonaba más renta en moneda y estaba obligada a trabajar para la casa señorial de los Montcada. No olvidemos que en el siglo XV la aljama de Aitona estaba bajo el dominio de la citada familia.⁽⁴⁾ Al lado de pueblos cristianos se encontraban otros con predominio musulmán tales como Benissanet, Ribarroja, Ascó y Miravet. También había barrios moros en Flix, García, Tivisa y Vinebre. Muchas de estas gentes se dedicaban a la agricultura y al comercio fluvial. El río representaba para ellos un medio de comunicación que les permitía ganar tiempo, capacidad, precio e incluso comodidad. Hay incluso documentados algunos viajes realizados por los monarcas a través del Ebro.

El tráfico de mercancías con dirección a Tortosa

En esta época los productos que mayor salida tenían hacia el Mediterráneo eran: la lana, los cereales, en especial el trigo, la miel y los grandes contingentes de cueros y pieles que arraeces y patronos cristianos transportaban con sus embarcaciones



Fragmento de una copia del Apocalipsis, de Colins Chadewe (Bélgica), datado en 1313. Biblioteca Nacional de.

hacia el mar. En el último siglo de la Edad Media la lana española fue materia prima fundamental en la industria textil europea. El Ebro y sus afluentes facilitaban su transporte desde el interior hacia el mar. En el siglo XV Génova era un gran mercado de importación de lana aragonesa y del Maestrazgo, pero también Venecia y Pisa. *Naus* genovesas y galeras venecianas acudían a Tortosa para cargar ingentes cantidades de lana para la industria textil italiana. En el ámbito del Mediterráneo el trigo ha sido el cereal por excelencia, y desde tiempos lejanos ha estado presente en la dieta de las sucesivas sociedades ribereñas. El tráfico de cereales ocupa un lugar importante en la economía medieval y el trigo pasa a ser un artículo de comercio indispensable en los centros urbanos que en este tiempo cobran un nuevo impulso. Los lugares de embarque de la lana eran: Escarp, las localidades próximas a Zaragoza, la propia ciudad de Zaragoza, Escatrón, Mequinenza, Ascó, Flix y Miravet. Otro de los productos estrella que se comerciaba aguas abajo del Ebro era la miel. Se transportaba en tinajas, cántaros y odres. Desde Tortosa y por medio de comerciantes del lugar la miel era reexportada a Barcelona, Mallorca, Valencia, Génova, ciudades del Mediterráneo Oriental y Venecia en especial.

Las pieles de los animales eran otro de los productos habituales en el comercio fluvial. Dichas pieles eran sometidas a diversos tratamientos para convertirlas en una materia duradera. Tras un largo proceso en el que intervenían la sal y otras sustancias llamadas mordientes se obtenía el cuero que se utilizaba en los innumerables objetos que conformaban el ajuar personal y doméstico de los hombres y mujeres del pasado. Otros productos que se

comercializaban por el Ebro eran: el *lanadis*, la *gualda* y el carbón. El *lanadis* era una piedra lanera llamada así porque se utilizaba en los lavaderos para limpiar la lana. La *gualda* es una hierba de la que, una vez cocida, se obtenía el color amarillo dorado. Durante los siglos medievales la utilización del carbón vegetal⁽⁵⁾ como fuente de energía fue habitual tanto para uso doméstico, *carbó de foc*, como para las forjas, *carbó de ferré*. La demanda tortosina se abastecía con el carbón, obtenido en las tierras del interior, que se transportaba a través del Ebro.

El comercio de retorno aguas arriba del Ebro

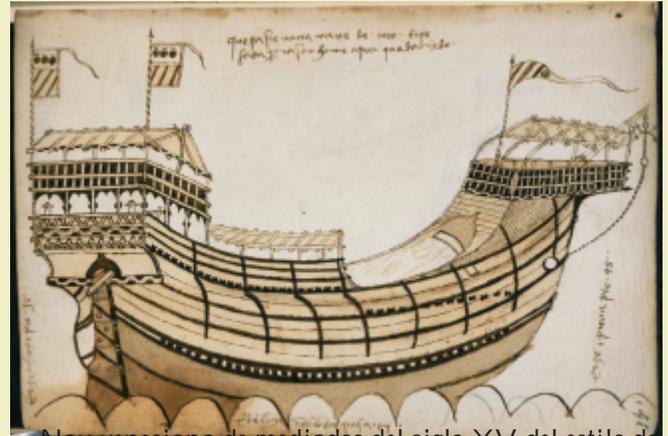
El trayecto de retorno de las embarcaciones se realizaba con mercancías destinadas a Zaragoza y a cubrir la demanda de las localidades de la ribera del río. Las barcas remontaban el río a vela, cuando el viento era favorable y, cuando no era así, los hombres con sirgas la arrastraban desde la orilla. En muchas casas de Mequinenza, en la década de los sesenta, todavía se conservaban las *muscleras* que, colocadas en los hombros, servían para tirar de las barcas. Se mantenían las orillas del río siempre limpias para facilitar el paso de los sirgadores. Esta forma de remontar el río se mantuvo durante siglos hasta que los hombres fueron sustituidos por animales de tiro. Comerciantes de Zaragoza eran compradores de muchos productos que subían aguas arriba constituyendo buena parte del mercado interior pero también el arráez⁽⁶⁾ y la tripulación, que realizaban el flete, actuaban de intermediarios de productos de uso y consumo que compraban en Tortosa y vendían a localidades del Ebro. Entre los productos más importantes se encuentran: el aceite, las muelas de moler, el corcho, el esparto, diversos artículos de artesanía de cerámica, de cestería, tintes, sal y pescado.

El aceite, procedente de Mallorca, era destinado, en casi su totalidad, a Zaragoza. Se transportaba en tinajas, *carratels*, botas, toneles y cántaros. Las muelas de moler eran muy necesarias para los molinos de las ciudades y de las pequeñas localidades. Las muelas llegaban a Tortosa procedentes de Barcelona y, una vez abastecida la ciudad, se reexportaban a Zaragoza y a otros lugares del Ebro. La presencia de corchos catalanes, concretamente del Ampurdán, era habitual en las localidades de la ri-

bera del Ebro. El corcho, procedente del tronco de los alcornoques, se descorchaba en los meses de verano dando lugar a unas piezas curvas que, para hacerlas flexibles, se metían en grandes recipientes de cobre con agua hirviendo. El esparto levantino llegaba a Aragón a través de comerciantes tortosinos. A lo largo de la Edad Media y Moderna, el esparto ha sido un recurso de primer orden, no sólo porque ha permitido confeccionar innumerables útiles domésticos sino también por el comercio que a lo largo de los siglos ha generado.⁽⁷⁾ La cerámica era uno de los artículos más demandados. En la primera mitad del siglo pasado en muchas casas de Mequinenza todavía podían verse piezas de cerámica que habían subido los marineros de las embarcaciones en sus viajes a Tortosa. Las materias tintóreas, mordientes o colorantes tenían un origen geográfico muy variado y casi siempre lejano. Estos productos se empleaban en la industria textil y en la de curtidos. El *tartar* o tartrato, el fustete,⁽⁸⁾ *fustet*, el alumbre, la gualda, la rubia, *roga*,⁽⁹⁾ el pastel⁽¹⁰⁾ y la *orchiella*⁽¹¹⁾ eran frecuentes en este comercio aguas arriba. La sal, procedentes de las salinas del Delta, también era un producto habitual en este comercio fluvial. Las variedades de pescado que se destinaban hacia el interior eran: arenque, sabogas, atún, *toñina*, anchoas y anguilas.

Las embarcaciones

La barca y el *pontó* son los dos tipos de embarcaciones fluviales más frecuentes, además del *llaut* y las almadías. La barca con vela triangular, fondo y cubierta podía transportar hasta 20 toneladas de carga río abajo. Por el contrario, el *pontó* de fondo plano y menor tamaño no podría cargar más de quince toneladas. Respecto al *llaut* debemos aclarar, que sólo se han registrado en estos años tres embarcaciones a cargo de patrones moros de Miravet. Estas últimas embarcaciones navegaban en el último tramo del río. Los arraeces y la flota de



Nau veneciana de mediados del siglo XV, del estilo de las genovesas pero de mayores dimensiones. British Library Cotton MS Titus A. XXVI.

embarcaciones de Miravet absorbían gran parte del comercio fluvial en estos años, transportaban lana y trigo desde poblaciones próximas a Zaragoza hasta el puerto fluvial de Tortosa. Estas embarcaciones estaban tripuladas por un arráez o patrón, según fuera moro o cristiano, y tres peones. Las almadías de troncos y maderos procedentes del Pirineo iban destinadas a las atarazanas de la costa mediterránea y proporcionaban mucho tráfico al cauce fluvial. Prueba de ello son los aranceles que se cobraban en los puertos fluviales a las almadías que bajaban el Ebro: en Zaragoza y Pina cinco sueldos a la formada por fustes mayores y dos sueldos a los menores. En Fraga se cobraba en especies: *toda fusta que pasara por el río Cinca, de cuatro fustes uno*.⁽¹²⁾

Los barqueros

El transporte fluvial a partir de Mequinenza estaba prácticamente en manos de familias mudéjares. A juzgar por el nombre del arráez y de la tripulación, esta actividad era un negocio familiar que pasaba de padres a hijos. Los arraeces moros y los patrones de barcos cristianos fueron trabajadores muy activos, eran buenos conocedores del río y sus características físicas: crecidas y estiajes, cargas y fletes. En el transcurso del río, Mequinenza y Miravet son los puntos donde se concentraba el mayor número de embarques, y en consecuencia, de embarcaciones y tripulación. En Mequinenza sobresalen varias familias, entre los más importantes citamos a Mahoma el Moro y sus hermanos, los Fogaza, los Mossegui y los Centelles. Otros barqueros eran Guillem y Bernat Lombart y Domingo, Joan y Pere Soro, estos últimos cristianos. Otras poblaciones de la ribera como Ascó, Vinebre, Ribarroja y Escatrón tenían una media de cuatro barqueros. Caspe, Flix, Benissanet y Benifallet tenían una media de dos barqueros. Estos barqueros se movían por todo el curso del río y realizaban el transporte



Comerciantes fluviales en urbes italianas. Predela del siglo XV. Exposición Musée de Cluny, 2014. Fuente: Facebook.

de mercancías, aunque no siempre había relación directa entre su lugar de origen y los viajes que realizaban. Barqueros de Mequinenza y Miravet subían hasta Zaragoza a buscar cargamentos de mercancías para los que eran contratados.

Francisca Vilella Vila
Doctora por la Universidad de Zaragoza

Notas

(1) La lezda, *lleuda*, era un impuesto real que gravaba el tránsito de mercancías que circulaban dentro de una zona jurisdiccional concreta.

(2) Vilella Vila, F.(2007); *La lleuda de Tortosa en el siglo XV. Aportación al conocimiento del comercio interior y exterior de la Corona de Aragón*. Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre. Tortosa

(3) Monjo Gallego, M.(2004): "Sarraïns sota el domini de la família Montcada: les aljames de la baronia de Aitona al segle

XV" *Anuario de Estudios Medievales*. volumen 34.

(4) Monjo Gallego, M (2016): *Sarraïns de Aitona, el tresor de la família Montcada. Estudi de l'aljama al segle XV: el treball agrícola, els sistemes hidràulics i les rendes senyorials*. Tesis. Universitat de Lleida..

(5) El carbón vegetal se obtenía de la combustión de arbustos y de madera de baja calidad. La leña cortada y apilada se cubría de tierra y se quemaba lentamente sin entrar en contacto con el aire.

(6) Arráez, en árabe *al - rais*, era el responsable o capitán de embarcación.

(7) Vilella Vila, F.(2018): *Objetos con historia. La vida cotidiana en la antigua villa de Mequinenza*. Círculo Rojo.

(8) El fustete era un arbusto cuyas hojas se utilizaban como mordiente y el leño servía para teñir de amarillo.

(9) La rubia, *roga* de los documentos, era una planta usada para teñir la seda.

(10) El pastel era una hierba de cuyas hojas se obtenía un tinte análogo al añil.

(11) La urchilla, *orchiella*, es un líquen de las rocas bañadas por agua del mar que producía un color violeta.

(12) Gómez de Valenzuela, M. (2018): *Navegación por el Ebro (1399 - 1602)*. Fuentes Históricas Aragonesas, 81. Institución Fernando el Católico. Zaragoza.

Pontó del Segre, 1930. Foto, Fonzo de Reparaz, ICGC, Rf. 49487.

