

El río Ebro-El azud-El Martín

Escatrón

EL RÍO EBRO • EL PUENTE NUEVO • EL AZUD • EL RÍO MARTÍN
EL PUERTO FLUVIAL DE ESCATRÓN

Escatrón no se entiende sin el Ebro: uno de sus activos turísticos más importantes. El Ebro se remansa en la Ribera Baja y trae consigo sus meandros, y el azud y el canal que llega a la noria del Monasterio de Rueda. El Ebro con sus tardes plácidas en la orilla. Y las piraguas, los kayaks y la pesca.

El río Ebro, aguas abajo de Escatrón, comienza a perder su bravura, alcanzando la lámina de agua del embalse de Mequinenza.

Sus orillas y mejanas albergan numerosos sotos, refugio para la fauna. Próximo a la población, se encuentra el río Martín que, tras recorrer tierras turolenses, vierte sus mermadas aguas en el Ebro.

Junto a las aguas del Ebro, se encuentra el antiguo embarcadero y las ruinas de los antiguos almacenes, que fueron durante el S. XX fábrica de aceite, propiedad de D. Miguel Tello. Recuerdo de una época en la que el río fue navegable, con la compañía de navegación de Barcos de vapor de Tortosa a Zaragoza.

El Ebro es navegable desde Roma a hasta la Edad Media.

De un Ebro navegable y de la importancia en el mundo conocido como ruta comercial, dan cuenta las crónicas del romano **Plinio El Viejo** que el Ebro podía navegarse desde su desembocadura hasta la actual Logroño. Que debió ser así lo confirma la voracidad de los vikingos, capaces de esquivar escuadras moras y cristianas y remontar el río hasta Pamplona para hacer lo que mejor sabían: saquear.

Un par de siglos más tarde, el primer cronista oficial de Aragón, **Jerónimo Zurita**, ya ofrece testimonio de la expedición preparada por Alfonso I para llegar desde Zaragoza hasta Tortosa y hacer la guerra a los musulmanes. Los escatroneros de entonces debieron ser testigos del paso de una flota de galeras y balsas pertrechadas para la batalla.



LOS AÑOS DE ESPLENDOR

Antes Escatrón había vivido una época de esplendor aprovechando el comercio fluvial que se estableció en el Ebro. Fue entre los siglos XII y XVI. Jaime I dio carácter institucional a la ruta del Ebro creando la **Cofradía de Santa María de Predicadores**, más conocida como la **Cofradía de los Mercaderes** que tenían potestad para solventar los problemas que suscitaba la navegación fluvial. Y es que durante la Edad Media se construyeron azudes y canales para facilitar el riego y la producción agrícola que interferían con los objetivos comerciales de los **arráeces**, que así se llamaba a los capitanes de las embarcaciones que subían y bajaban por el Ebro.

Escatrón pasando los años, desde la orilla derecha del Ebro, vería pasar Reyes camino de Barcelona, de Valencia o de las Cortes de Tortosa. La capital Zaragoza, quedaba así unida al mar. Puede que nos cueste esfuerzo imaginar que el silencio y la quietud de ahora fueron, días atrás, un coro de balidos y cencerros, de voceros arreando a un ganado que levanta una nube de polvo antes de llegar al Puente Viejo y encarar el camino que, siguiendo el curso del Río Martín, lleva hasta el puerto fluvial de Escatrón. A mediados de siglo XV, 1450, se llegaban a esquilar alrededor de 250.000 cabezas de ganado lanar, transportando su lana al Mediterráneo desde el puerto de Escatrón. Así podemos imaginar el almudín lleno -en lo que hoy conocemos como El Sulfuro- otros carros se desvían y entran hasta el pueblo para dejar el grano en el Cabildo, almacén que estuvo frente a lo que es hoy el Matadero y junto al camino del Ebro.

Los barcos de vapor

El paso de los años no restó ímpetu a la idea de convertir el Ebro en una vía navegable aún después del fracaso del proyecto ilustrado de unir los dos mares: Mediterráneo y Cantábrico. A mediados del siglo XIX, el trigo demasiado escaso y de caro transporte por carretera, hizo que se retomara la posibilidad de hacer del Ebro un río navegable para barcos de vapor. Todo el trayecto se haría por el río, salvo el tramo entre Quinto y Escatrón que se cubriría por carretera para salvar, así, los constantes desniveles entre una localidad y otra.

De este modo, Escatrón sería principio y final de la ruta de vapores que iban y venían desde Tortosa. Así fue como el primer vapor atracó en el puerto de Escatrón: corría el año 1858. Pese a todo, el dragado del río y la construcción de esclusas para salvar presas y azudes, sirvieron para poco por culpa de la aparición del ferrocarril. La ruta entre Zaragoza y Tortosa cayó en desuso hasta su abandono: el tren se mostraba como la mejor alternativa para el transporte de mercancías y de personas.



El Puente Nuevo sobre El Ebro

La Diputación Provincial de Zaragoza concedió la ayuda para la construcción de un puente, en lugar del puente-pasarela que se había pensado, siempre que el Ayuntamiento de Escatrón le presentase un proyecto viable. En 1977 se presenta el proyecto, pagado en su totalidad por “Termoeléctrica del Ebro S.A.”, el cual costó un millón de pesetas. Dicho proyecto constaba de dos fases, el puente y la carretera. Se inaugura por el Ayuntamiento de Escatrón y la Asociación “El Cachirulo” el 19 de Marzo de 1980. En el acto de inauguración la persona con más edad de Escatrón, rompió una botella de vino de Paniza. Quedando una carretera A-221, comunicando con Sástago-Escatrón-Híjar, y el camino Jacobeo del Ebro/Escatrón Velilla de Ebro.

El Azud del Ebro en Escatrón

Azud del río Ebro a su paso por la localidad de Escatrón donde los vecinos acudían a refrescarse habitualmente, se caracterizaba por aguas claras y tranquilas. Actualmente la afluencia de bañistas es menor debido a la existencia de las piscinas municipales. Es un azud que se ajusta a la tipología de los azudes habituales en el Ebro, aunque presenta ciertas diferencias con los que se encuentran aguas arriba. Como ellos, se dispone en diagonal a la corriente para oponer menor resistencia al agua y adoptan un perfil ondulado que, junto a su disposición en diagonal, ayuda a evitar la colmatación de tierra ante él.

Su uso actual además del riego es mantener la lámina de agua para captación de la central de ciclo combinado.

Sin embargo, la diagonal es menos pronunciada que en otros casos, disponiéndose de forma más transversal a la corriente que el resto y ofreciendo mayor resistencia a la misma, por lo que su construcción debe de ser más sólida, y su longitud debe de ser aproximadamente de unos casi 600 metros.

En uno de sus extremos, el del lado del Monasterio de Rueda, se dispone, simplemente de una abertura en el extremo del azud delimitada por dos muros de contención, que permiten pasar el agua hacia la noria para elevación de aguas y regar las partes altas de esa ladera.

El Puerto Fluvial de Escatron

La navegabilidad del Ebro hasta Vareia (Logroño) es segura como la existencia del pueste 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 desembocadura del Huerva, en cuyo punto apareció un gran depósito de 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. (en la revista Cesaraugusta 17-18) Bautista Antorán Zabay.



El mejor momento para Escatrón tuvo lugar en el siglo XV. El puerto levantado junto a la desembocadura del Río Martín, se convirtió en el centro comercial preferido de ganaderos y comerciantes: desde allí se daba salida a la lana que se esquilaba en el mismo pueblo al ganado que venía de las sierras de Teruel o del mismo Pirineo.

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 marzo de 1133, estando Alfonso I el Batallador en Zaragoza mando echar al agua sus galeras y otros navíos que llamaban buzas para bajar por el Ebro al objeto de ir en la conquista de tierras musulmanas. También a lo largo de los siglos de XIV y XV. El tráfico mercantil era intenso, con transporte de trigo, avena y cebada, sal de Remolinos, cueros, pieles curtidas y lanas, centrándose en la Casa de Ganaderos de Zaragoza y el embarque se hacía en el Puerto de Escatrón.

También un sinfín de viajes reales tienen como escenario el Ebro y Escatrón.

Fernando el Católico viajó por el Ebro a finales de 1495, junto a la reina Isabel.

Desde la ciudad de Daroca hasta Tortosa, para celebrar Cortes a los catalanes y Valencianos, solicitándoles ayuda para sostener las campañas del gran Capitán en Italia y organizar la flotas de Flandes.

A lo largo del s. XV, el transporte de la lana en Escatrón era muy importante como artículo de primera necesidad, abasteciendo a la industria catalana que a su vez exportaban. Ya en el s. XIX al igual que canalizaban la mayor parte de los ríos europeos, en España se presentan algunos proyectos de navegación, con barcos de vapor, siendo el de Misley, el proyecto que se concibió sobre el año 1840, realizándose en 1857 y abandonado en 10 años más tarde.

El primer barco que llegó a Escatrón fue el llamado Cinca, como final de viaje desde San Carlos de la Rápita

Todavía recuerdan los mayores al “tío Esclusero” con sueldo de la compañía, que se encargaba de las esclusas existentes para salvar el azud. Dadas las dificultades que surgían por todos lados, que no llegó la prolongación hasta Zaragoza al no captar el capital necesario por excesivo coste de 17 esclusas proyectadas, de Escatrón a Zaragoza desestimando el proyecto, a la vez del nacimiento del ferrocarril que apuntilló definitivamente la navegación fluvial, quedando suspendida para los barcos de vapor.



El Rio Martin – El Azud

Se trata del primero de los dos azudes construidos en el estrecho cauce del bajo Martín para la alimentación del sistema de riego de Escatrón. Desvía el agua hacia la margen izquierda, donde se encuentra la toma de la acequia de la Villa.

Es una construcción que cruza el río transversalmente, con la parte superior escalonada y de perfil curvo, actualmente recubierta de cemento debido a que continúa en uso. En el extremo más próximo a la acequia tiene un murete de cemento, también transversal al cauce, que contribuye al desvío del agua hacia la toma.

El segundo de los dos azudes construidos en el estrecho cauce del bajo Martín para la alimentación del sistema de riego de Escatrón. Se encuentra unos dos kilómetros aguas abajo del azud de la Villa. Desvía el agua hacia la margen derecha, donde se encuentra la toma de la acequia de Gotor, que riega las tierras de la finca del mismo nombre.

Aunque el azud continúa existiendo, resultó imposible de analizar, debido a la espesura de la vegetación de carrizales que pueblan las márgenes y cauce del río en el tramo donde se sitúa la obra.

Fuentes y referencias:

- Bautista Antorán Zabay. *Escatrón En el Señorío del Monasterio de Rueda*.
- Vicente Pinilla Navarro. *Gestión y usos del agua en la cuenca de Ebro en el siglo XX*.
- SIPCA. AZUD – Ribera baja del Ebro–Sastago–Sástago

