



CAMPO Y CAMPESINOS EN LA ESPAÑA MODERNA

CULTURAS POLÍTICAS EN EL MUNDO HISPANO



MARÍA JOSÉ PÉREZ ÁLVAREZ
ALFREDO MARTÍN GARCÍA

(EDS.)

[ENTRAR]

CRÉDITOS

CAMPO y campesinos en la España Moderna. Culturas políticas en el mundo hispánico (Multimedia)/María José Pérez Álvarez, Laureano M. Rubio Pérez (eds.); Francisco Fernández Izquierdo (col.). – León: Fundación Española de Historia Moderna, 2012

1 volumen (438 págs.), 1 disco (CD-Rom): il.; 24 x17 cm.

Editores lit. del T. II: María José Pérez Álvarez, Alfredo Martín García

Índice

Contiene: T. I: Libro – T. II: CD-Rom

ISBN 978-84-938044-1-1 (obra completa)

ISBN T. I: 978-84-938044-2-8 (del libro)

ISBN: 978-84-938044-3-5 (CD-Rom)

DEP. LEG.: LE-725-2012

1. Campesinado-España-Historia-Edad Moderna 2. Culturas políticas-España-Historia I. Pérez Álvarez, María José, ed. lit. II. Rubio Pérez, Laureano M., ed. lit. III. Martín García, Alfredo, ed. lit. IV. Fernández Izquierdo, Francisco, col. V. Fundación Española de Historia Moderna. VI.

323.325(460)“04/17”

316.74:32(460)

Edición:

Fundación Española de Historia Moderna
C/Albasanz, 26-28 Desp. 2E 26, 28037 Madrid (España)

© Cada autor de la suya

© Fundación Española de Historia Moderna

© Foto portada: *Mataotero del Sil*

Editores de este volumen:

María José Pérez Álvarez

Alfredo Martín García

Coordinación de la obra:

María José Pérez Álvarez

Laureano M. Rubio Pérez

Alfredo Martín García

Colaborador:

Francisco Fernández Izquierdo

Imprime:

Imprenta KADMOS

Compañía, 5

37002 Salamanca

[VOLVER]

Almadías en el Ebro y en el Consejo de Castilla. El proyecto de navegabilidad de Mateo Jaime (1776-1790)

Enrique Giménez López
Área de Historia Moderna
Universidad de Alicante
enrique.gimenez@ua.es

Resumen

El empresario zaragozano Mateo Jaime presentó al Consejo de Castilla en 1776 un proyecto para conducir aguardientes y productos agrarios por el Ebro hasta el Mediterráneo. Se trataba de adaptar las tradicionales *almadías* para que ganaran estabilidad y capacidad de carga. La posibilidad de ampliar su sistema a la mayor parte de los ríos españoles suponía poder realizar el sueño de convertir la red fluvial peninsular en una vía de transporte factible para la producción agraria.

Palabras Clave

Siglo XVIII; Consejo de Castilla; Transporte fluvial; Aragón; Productos agrarios.

Almadias in the Ebro river and the Council of Castilla. The navigability project of Mateo Jaime (1776-1790)

Abstrat

Mateo Jaime, a businessman from the city of Zaragoza (Aragón-Spain), presented a project, to the Council of Castilla in 1776, in order to transport liquors and agricultural products through the Ebro river to the Mediterranean Sea. He pretended to transform the traditional rafts called “almadías” so that they gained stability and load capacity. Thanks to this mentioned system he dreamed of converting the rivers of the Iberian Peninsula in waterways capable of transporting agricultural products.

Keywords

18th Century; Council of Castilla; river waterways, Aragon; agricultural products.

La conexión de grandes espacios a través de ríos navegables o canales fue uno de los “tópicos utópicos” recurrentes durante el Setecientos español¹. La literatura sobre este proyectismo es abundante, comenzando por el plan presentado por Carlos Lemaur y Antonio Ulloa en 1751 para la excavación de cuatro grandes canales en el ámbito castellano-leonés², al que siguieron otras muchas iniciativas, como la iniciación en 1766 del Canal Imperial en Aragón, que en 1788 había hecho navegable el Ebro entre Fontellas, cerca de Tudela, y Zaragoza, mediante barcas arrastradas por animales de tiro³; el proyecto del Canal de Urgel, para riego y navegación, calificado por Pierre Vilar como un gran proyecto teórico carente de impulso activo por los grupos interesados⁴; las reflexiones de Benito Bails en sus *Elementos de Matemáticas*, quien iniciaba el

¹ RINGROSE, D. R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid: Tecnos, pp. 36-37.

² MARCOS MARTÍN, A. (2000). *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Barcelona: Crítica, pp. 85-87.

³ PÉREZ SARRIÓN, G. (1984). *Agua, agricultura y sociedad en el siglo XVIII. El Canal Imperial de Aragón, 1766-1788*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico.

⁴ VILAR, P. (1966). *Catalunya dins l'Espanya Moderna*. Barcelona: Edicions 62, vol. III, p. 297. Jaume Caresmar, en su “Discurso sobre la agricultura, comercio e industria del Principado de Cataluña”, fue su principal impulsor teórico, en MARTÍ, M. A. y JUNQUERAS, O. (2003). *Manel Girona, el Banc de Barcelona i el Canal d'Urgell*,

capítulo dedicado a la “navegación interior de España en general” insistiendo en que “las consideraciones preliminares al tratado que publico de los canales navegables, manifiestan no sólo la utilidad de estas obras, sino también los inmensos beneficios que forzosamente se han de seguir a un gran Reino de multiplicarlas, hacer navegables los más de sus ríos, o lo que es todo uno, promover por todos medios su navegación interior”⁵, o las formuladas por Eugenio Larruga, quien se refirió por extenso en sus monumentales *Memorias* a “las utilidades que se siguen de tener las Cortes de los Príncipes ríos navegables”, y a los numerosos proyectos que circulaban por entonces para acondicionar la navegación por el Tajo y otros ríos castellanos. Para Larruga “la Omnipotencia crió el agua, no solo como elemento necesario para la perfección de los frutos y maravillas de la tierra, sino como medio preciso para que sea mayor el comercio, que engendra correspondencia de gratitud y amor entre los hombres, y el trato de las mercaderías, que es como otra segunda naturaleza que produce las cosas; pues por su medio se comunican de unas provincias a otras, o ya por la permuta de las que sobran por las que faltan, o ya con la compra y venta”⁶.

En 1776 Mateo Jaime, vecino de Zaragoza, presentó al Consejo un plan para el transporte de productos agrarios por el Ebro hasta Tortosa: en especial aguardiente, pero también trigo y otros cereales. Según afirmaba su proyecto se había comenzado a gestar en los años sesenta mientras trataba de encontrar en los bosques del Pirineo aragonés robles y avellanos silvestres con lo que fabricar toneles que pudieran competir con los que se importaban de Italia⁷. Según el proyecto de Mateo Jaime, la madera sería conducida por el río Aragón primero, y luego por el Ebro, hasta Zaragoza. Allí se fabricarían los toneles necesarios y, una vez llenos de aguardiente o de productos agrarios no perecederos, serían transportados hasta el Mediterráneo en almadías adaptadas.

Mateo Jaime creía posible resolver de este modo el problema de la navegabilidad del Ebro que, por su escasa profundidad en algunos tramos, o por los diques u otros obstáculos que ofrecía su cauce⁸, no permitía el transporte fluvial salvo durante las crecidas, y satisfacer el “empeño aragonés por navegar el Ebro y salir al mar”⁹, a la vez que hacía extensivo su “descubrimiento” a los restantes ríos españoles. La imposibilidad de transportar hasta el mar de la producción agraria aragonesa estrangulaba su potencial desarrollo, problema que su proyecto podía resolver, pues de llevarse a la práctica evitaría que “aquellos naturales se vieran precisados a arrojar al campo sus vinos y frutos, por su falta de salida”¹⁰. El transporte se haría con mayor rapidez; se reduciría la salida de caudales, pues se dispondría de maderas de calidad para la construcción de toneles; la tala daría ocupación a muchos montañeses y haría rentable las montañas pirenaicas, “de que jamás se había sacado beneficio alguno, pues lo inaccesible de ellas hacía que ninguno las frecuentase”¹¹.

Lleida, Pagés, pp. 43-47.

⁵ BAILS, B. (1790). *Elementos de Matemáticas*. Madrid: Tomo IX, p. 401.

⁶ LARRUGA, E. (1789). *Memorias políticas y económicas*. Madrid: Tomo VI, p. 20.

⁷ *Mercurio Histórico y Político*, Abril de 1776, p. 388-389.

⁸ Según Guerrero Azpurz “el mayor obstáculo era sin duda “brincar” las presas que a lo largo del Aragón y del Ebro refrenan sus cauces”, en GUERRERO ASPURZ, M. C. (1992). “Estudio de las almadías en sus diversos aspectos históricos, geográficos y culturales”. *Cuadernos de Etnología y Etnografía de Navarra*, 24, pp. 7-24.

⁹ PÉREZ SARRIÓN, G. (1999). “El comercio y la navegación por el valle del Ebro. Notas históricas”. En Magallón Botaya, M. A. (coord.). *Caminos y comunicaciones en Aragón*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, pp. 167-184.

¹⁰ *Mercurio...* p. 392.

¹¹ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, ff. 46v-47.

En la solicitud que presentó al Consejo pretendía que se le otorgara de por vida la exclusiva –“derecho privativo y prohibitivo”– del transporte fluvial de aguardientes, productos agrarios y otros “efectos”, como la tonelería elaborada con roble y avellano pirenaico; sobre todo insistía en que se le exonerase del pago de la multitud de derechos que los pueblos ribereños del Ebro y sus afluentes imponían a las almadías que cruzaban sus términos¹². Mateo Jaime se avenía tan sólo a pagar los derechos que correspondían a la Real Hacienda.

El Consejo solicitó un informe al Intendente de Aragón sobre Jaime y su proyecto. El Intendente en su respuesta al requerimiento del Consejo¹³ confirmaba, con matices, lo expuesto por el solicitante en su escrito al alto Tribunal: en efecto, Jaime había descubierto en los Pirineos maderas adecuadas para la fabricación de tonelería, si bien para su transporte se recurría al sistema tradicional en los ríos Ebro y Aragón¹⁴. Según el Intendente transportar aguardientes y otros productos agrarios por vía fluvial tampoco suponía una novedad, “pues de inmemorial tiempo la hacen en barco los catalanes y otros, conduciendo granos y demás efectos desde aquel Reino al de Cataluña”; pero sí era original el sistema ideado por Mateo Jaime para modificar las tradicionales almadías¹⁵, sobre las que colocaba los toneles con la carga a transportar a la vez que otros vacíos, sujetos a los extremos de la almadía mejoraban su flotabilidad. Cada almadía podía transportar unos 26 toneles de aguardiente. En opinión del Intendente, la pretensión de Jaime de que se le concediera de por vida el monopolio del transporte de por vida resultaba excesiva, y recomendaba que tan sólo se le otorgase por una década. La solicitud de exención de los derechos que imponían las localidades ribereñas sería, en opinión del Intendente, difícil de llevar a la práctica por provenir éstos de antiguos privilegios y concesiones reales, cuya derogación en beneficio de un particular daría lugar a un sin fin de reclamaciones de difícil resolución.

Jaime había efectuado ya con éxito varios viajes desde 1768¹⁶, y con ello había aumentado el número de cosecheros aragoneses que destilaban aguardiente ante la posibilidad de hacerlo llegar hasta el Mediterráneo por Tortosa¹⁷, si bien la coyuntura comercial no era por entonces muy favorable, de modo que en el puerto tortosino se acumulaba gran cantidad de aguardiente que no encontraba salida en el mercado exterior como efecto del conflicto entre Inglaterra y sus colonias americanas, y los rumores de una posible implicación de Francia y España.

Junto con el informe del Intendente recibió el Consejo una representación del Procurador Síndico General de Zaragoza, Manuel Bernardo de Arias¹⁸. En su opinión la madera pirenaica que Jaime utilizaba para su tonelería era de calidad inferior a la importada de Italia. Según el

¹² Según IDOATE AREGUI, F. (1983). *Almadías*. Pamplona: Diputación de Navarra, pp. 18-19, se exigían treinta y nueve exacciones distintas en treinta y dos poblaciones ribereñas.

¹³ AHN. *Consejos* Libro 1.946, ff. 48v-51v.

¹⁴ En el Alto Aragón y Navarra el conjunto de balsas formadas con troncos unidos por ataduras flexibles eran llamadas almadías, para pasar a denominarse “navatas” en el bajo Cinca, y “rais” desde el Ribagorza al Llobregat, en BALCELLS, E. (1983) “Almadías y almedieros: el interés de su estudio histórico”. *Pirineos* 119, pp. 109-151.

¹⁵ La segunda mitad del siglo XVIII es considerada como la edad de oro de las almadías, sobre todo por la gran demanda de madera que necesitó el Canal Imperial de Aragón, en LABEAGA MENDIOLA, J. C. (1992). *Almadías en Navarra. Merindad de Sangüesa*. Pamplona: Gobierno de Navarra, pp. 85-154.

¹⁶ *Mercurio Histórico y Político*, abril de 1776, p. 391.

¹⁷ Según la Real Cédula de 19 de marzo de 1776, “se habían aumentado en Aragón las fábricas de aguardiente, tanto que cualquiera de las que en el día subsistían, trabajaba más que todas las que antes de que este hubiese inventado el uso de la madera y construcción de barriles de ella”, en *Mercurio Histórico y Político*, abril de 1776, p. 400.

¹⁸ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, ff. 50v-51v.

Síndico, la madera española “es inútil y deslustra los aguardientes, les vuelve pajizos”, además de ser excesivamente porosa, lo que “embebe mucha porción de los que se cargan en toneles formados de ella”. Los montañeses del Pirineo utilizaban desde tiempo inmemorial el roble y el avellano para construir toneles, pero únicamente para guardar vino tinto y blanco, menos sensibles que el aguardiente a la calidad de la madera. Tampoco era novedad en su opinión la exportación de aguardientes aragoneses a Cataluña. Antes de que se presentara la “invención” de Jaime los vinateros zaragozanos, cuya producción había crecido de manera considerable por el incremento de las plantaciones de viña, fabricaban aguardiente y lo enviaban a Cataluña, sobre todo a Tortosa, pero también a Amposta y Reus, en barcazas.

Por tanto, la condición de “inventor” que se atribuía Jaime debía ser rechazada: “de tiempo antiquísimo han acostumbrado los montañeses transportar a vista de todos anualmente por el Ebro cualquiera otras cosas de las que se consumen en Zaragoza”.

Mateo Jaime pudo defenderse ante el Consejo de estas descalificaciones del Procurador Síndico de Zaragoza, representante, según él, de “sujetos poderosos de Zaragoza” interesados en que se le denegara el monopolio del transporte para así beneficiarse ellos de su iniciativa¹⁹, pues ya “todos los hombres de caudal del Reino, solos y unidos en compañía, hacen el tráfico y se aprovechan de su industria”. Pretendía haber sido el primero en demostrar la aptitud del roble pirenaico para la tonelería, con la posibilidad de reducir con ello la importación de maderas foráneas, e idear la adaptación de la tradicional almadía, que hasta entonces sólo servía para la conducción de maderas de pino²⁰, para permitir asimismo el transporte fluvial de productos agrarios. La “navegación en cubos” de frutos y aguardientes representaba, en su opinión, dos grandes ventajas: las almadías podían transportar un volumen superior al de las barcazas, muy limitadas por los numerosos obstáculos que entorpecían la navegación por el Ebro, a la vez que dependían de la estacionalidad por precisar caudales suficientes, puesto que no habría necesidad de “esperar barcos, ni avenidas del río, ni menos los tiempos en que llevase el competente caudal de agua para poder sostener las embarcaciones”²¹. En segundo lugar, la mayor flotabilidad aportada por los toneles vacíos permitía que la madera de la almadía no fuera únicamente de pino, sino también de roble, que “jamás se ha arrojado al agua, y en especial en la dulce, sin que se haya venido a fondo a causa de su naturaleza pesada”. La idea llegaría a ser calificada en la documentación oficial como “una nueva invención jamás vista hasta entonces”²², a la vez que el propio Jaime se presentaba como “el primer piloto de esta nueva embarcación que las portea y conduce dónde y como quiere”.

Para rebatir la acusación de la escasa incidencia que en el transporte fluvial había tenido su iniciativa, Jaime aportaba, además, una certificación del Administrador General de Rentas del principado de Cataluña²³. Según los datos de la Aduana de Tortosa entre 1768 y 1773 llegaron a ella por el Ebro desde Zaragoza por cuenta de Mateo Jaime 1.335 botas con 5.340 cargas de aguardiente, mientras que con anterioridad a esa fecha no existía ninguna anotación similar.

¹⁹ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, ff. 52-54.

²⁰ GIL OLCINA, A. (2006). “Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas”. *Eria* 69, pp. 57-74, y PIQUERAS HABA, J. y SANCHIS DEUSA, C. (2001). “El transporte fluvial de madera en España”. *Cuadernos de Geografía*, 69-70, pp. 127-162.

²¹ *Mercurio Histórico y Político*, abril de 1776, p. 401.

²² *Mercurio Histórico y Político*, abril de 1776, p. 389.

²³ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, ff. 54-55.

Para Mateo Jaime, los inconvenientes expuestos al Consejo por el Síndico Procurador General de Zaragoza, fruto de “la emulación y la envidia”, pesaban menos que la triple ventaja que ofrecía su sistema de navegación: ahorro de embarque y flete, superiores condiciones de conservación del género que se transportaba y, por último, la comodidad de bogar en cualquier época del año, en especial durante el invierno.

Un nuevo memorial, dirigido en esta ocasión a Grimaldi, y remitido por el Secretario de Estado al Consejo, recogía una ampliación de sus proyectos, más ambiciosos esta vez, hasta el punto de que el propio Jaime los calificaba de “grandes obras”²⁴. Pretendía ampliar su sistema de navegación fluvial al Tajo, desde Molina de Aragón hasta Aranjuez, en el plazo de un año, con objeto de transportar carbón vegetal para el abasto de Madrid²⁵, extensible a Toledo, Talavera de la Reina, Trujillo y Alcántara; y al Duero, desde Soria, Burgos, Valladolid, León, Toro, Salamanca hasta Ciudad Rodrigo; e incluso al Guadalquivir al cabo de dos o tres años, desde Úbeda hasta el mar pasando por Andújar, Córdoba, Écija y Sevilla. Se reservaba para más adelante hacer asimismo navegables los ríos Deva, Urola, Oria y Bidasoa, con desembocadura en el Cantábrico, y el Júcar y el Turia, por los que también se transportaba madera desde los pinares de la Sierra de Albarracín hasta el Mediterráneo²⁶. La principal ventaja de su iniciativa, que la hacía muy competitiva, residía en la disminución de costes, que calculaba en un real por arroba de peso. No sólo transportaría licores y productos agrarios, sino “aquellos grandes maderos de que abundan los montes de España, y que por su peso y situación no han sido posible dirigirlos sin un coste insufrible”. La Real Armada podía someterlo a prueba para demostrar que era factible su plan, que no consistía en hacer los ríos navegables, sino flotables, distinción en que residía lo novedoso y revolucionario del proyecto.

El fiscal José García Rodríguez, a la vista del expediente, pudo emitir un primer dictamen el 26 de septiembre de 1775²⁷. Consideraba probado que el sistema de navegación fluvial de Jaime, utilizando toneles fabricados por él con maderas de las montañas de las Cinco Villas, Jaca, Huesca y Barbastro, había permitido transportar hasta Tortosa aguardiente, trigo, maíz y otros frutos, lo que había posibilitado la salida de los vinos aragoneses y “un aumento considerable de la agricultura”²⁸. Al fiscal le pareció muy útil el proyecto por su sistema de flotación, que permitía obviar el inconveniente de la limitada navegabilidad de los ríos españoles: licores y géneros agrarios, e incluso otras mercancías, “colocándolos en cubos o toneles, y sobre llevarlos más resguardados, se consigue que sea más barata la conducción en cualquier tiempo y estación”, sin que lo impidiesen los saltos o la excesiva rapidez de la corriente, como desde hacía

²⁴ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, ff. 55v-57.

²⁵ El fiscal del Consejo en su dictamen favorable, resaltaba las muchas posibilidades del transporte de carbón vegetal hasta Aranjuez, y su posterior envío por transporte terrestre hasta Madrid: “las ventajas de la conducción de carbón es tan visible las que puede fabricarse en los muchos montes que se hallan próximos a este río siguiéndole hasta su nacimiento, pues la distancia que lo dificulta por el subido precio de conducirlo no lo embaraza si se halla medio de transportarlo con tanta proximidad a la Corte y a precio más cómodo, y puede conseguirse la ventaja de que en el tiempo que se disfruten para el carboneo los montes distantes, se críen, repongan y mejoren los más próximos”, en A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, f. 61v.

²⁶ *Mercurio Histórico y Político*, abril de 1776, pp. 405-407.

²⁷ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, ff. 57-63.

²⁸ Las dificultades de comercialización de la producción agraria de Aragón reducía las posibilidades de desarrollo agrario y la escasa relevancia de una burguesía comercial autóctona. Vid. PÉREZ SARRIÓN, G. (1981). “Comercio y comercialización de granos en Aragón en el siglo XVIII: una panorámica general”. *Estado actual de los estudios sobre Aragón*. Zaragoza: Universidad de Zaragoza, vol. II, pp. 1013-1021.

siglos se había comprobado con las almadías o navatas. Donde no era posible el tráfico de barcasas sí lo sería gracias a las balsas flotadoras de Jaime. Los testimonios a su favor eran, según el fiscal, numerosos: los escribanos de los municipios aragoneses de Mequinenza y Escatrón, y el catalán de Flix, todos ribereños del Ebro, “confesaron que jamás se había visto conducir por el Ebro aguardiente, trigo, panizo y otros géneros en cubos de madera coadunados con maromas y formando almadías hasta los años de 1768 y 1769 que inventó y dio principio a este modo de navegación el expresado D. Mateo Jaime con admiración de todos los que por inmediatos al río salieron a verlo, según lo cuenta el de Mequinenza”²⁹, población que por hallarse en la frontera con Cataluña era la que suministraba embarcaciones, generalmente *llauds*, a los comerciantes catalanes que transportaban trigo aragonés cuando el río llevaba agua suficiente, como señalaba Antonio Arteta en 1783³⁰. El aprovechamiento de los grandes bosques pirenaicos, sumado a la dedicación de sus habitantes a la explotación de su riqueza maderera, era un factor que el fiscal también valoraba positivamente, dado que se trataba de zonas económicamente muy deprimidas.

Todo era, en opinión del fiscal, favorable para atender la pretensión de Jaime de monopolizar de manera vitalicia el transporte fluvial mediante su sistema de navegación, y de que se le declarase exento del pago del *dret de lleuda* o lezda que Tortosa cobraba a las almadías; con lo que, por otra parte, se abría la posibilidad de revisar otros muchos que los municipios ribereños del Ebro y de alguno de sus más importantes afluentes exigían a los almadieros. Ya que no se cobraban derechos si los productos eran transportados por tierra, no era lógico que se reclamasen si se hacía por vía fluvial.

El Consejo elevó su Consulta al monarca el 20 de enero de 1776³¹. Era muy favorable a Mateo Jaime, a quien se presentaba como ejemplo para “animar a otros vasallos industriosos a semejantes o más útiles inventos”. El privilegio vitalicio que solicitaba de monopolizar el transporte fluvial con almadías provistas de cubos como elementos de flotabilidad y estabilidad se redujo a una década, “a excepción de aquellos que ya la están practicando de Zaragoza a Tortosa”, siempre que asegurase la carga a los dueños de los productos que transportase y se comprometiera a reparar cuantos daños pudiera causar en presas, molinos y batanes existentes en el río. El Consejo proponía eximir a Jaime del pago de los derechos de *lleuda* que Tortosa cobraba, los cuales ascendían a 258 rls. por almadía, como también de los impuestos locales, cuyos municipios deberían presentar ante el alto Tribunal los títulos o privilegios que los justificaban, para que, a la vista de los mismos, dictasen los magistrados la correspondiente resolución. Todas estas condiciones el Consejo las hacía extensivas a los demás ríos cuando el animoso Mateo Jaime llevara hasta ellos su proyecto de transporte por flotabilidad.

²⁹ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, f. 59.

³⁰ Decía Antonio Arteta en 1783 refiriéndose a la salida de trigo aragonés que “no he podido formar una cuenta exacta del que se extrae, por no haber oficina ni contaduría alguna en que haya la buena policía de anotarse, he tomado la razón que me ha sido posible de Mequinenza, que es por donde se hace la extracción más considerable”. Para los años 1778 y 1779 calculaba que se habían extraído por el Ebro hacia Cataluña 50.000 cahíces de trigo, “sin embargo de que una gran parte del año no ha estado el río navegable, lo que ha ocasionado quedarse mucho sobrante, que se hubiera extraído sin este inconveniente”, en ARTETA DE MONTESEGURO, A. (2008) *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*, edición de Pérez Sarrión, G., Zaragoza: Institución Fernando el Católico, p. 103

³¹ AHN. *Consejos* Libro 1.946, ff. 44-64.

Había que difundir la iniciativa de Mateo Jaime, un buen vasallo “guiado por su amor al beneficio común”. La Real Cédula de 19 de marzo de 1776, mediante la que se le concedió el privilegio privativo por diez años apareció íntegra en el oficial *Mercurio Histórico y Político* correspondiente a abril de ese mismo año³².

Varias medidas se dictaron para responder favorablemente a distintas solicitudes del empresario zaragozano. El 31 de enero de 1777 se expidieron tres Reales provisiones. La primera para que se ensanchasen las presas que en el Ebro dificultaban el paso de las almadías, trabajos cuyo importe debía correr a cargo de Mateo Jaime; una segunda ordenaba que las pesquerías que estorbasen el paso de los artefactos navegables de Jaime se adaptasen para facilitar el tránsito; y por último otra Real provisión mandaba que ningún gremio de toneleros impidiese a Julián fabricar cubas, aun cuando su trabajo fuera contrario a las ordenanzas de tales corporaciones³³.

A principios de agosto de 1776, Mateo Jaime había conducido una almadía con diez y seis cubas desde Molina de Aragón hasta Aranjuez, y había encontrado dos socios: el hombre de negocios Simón Echenique, que desde 1773 estaba dedicado a la industria sedera en Murcia³⁴, y Nicolás Berdugo, regidor de Madrid y encargado del registro de las pragmáticas y cédulas reales en su calidad de Teniente de Canciller Mayor de Castilla³⁵. La pérdida de mercancías en el Tajo y la acusación de que no justificaba adecuadamente las inversiones realizadas por sus socios, motivó la apertura de una causa criminal contra Jaime, quien fue condenado a cinco años de cárcel por sentencia del Teniente de Villa posteriormente revocada por la Sala de Corte, que lo absolvió del delito de estafa³⁶, y condenó a Echenique a destierro de Madrid por sustracción de caudales.

Pese a que la confianza depositada en su proyecto había disminuido notablemente, Mateo Jaime solicitó en 1789 que el privilegio de monopolio que se le había otorgado para diez años en 1776 se ampliara a veinte. Aportó en apoyo de su solicitud una abundante documentación mediante la que pretendía demostrar que disfrutaba de una economía saneada, pues poseía tierras cerca de Zaragoza, así como créditos a su favor por más de 200.000 rls., y material para fabricar ochocientas cubas. Si se aceptaba su solicitud para que se ampliase la concesión de monopolio a veinte años, varios socios “de opulencia”, de los que sólo mencionaba a su hermano, Juan Jaime, vecino de Ateca, cerca de Calatayud, “sujeto de caudal y riqueza”, estarían dispuestos a invertir en la empresa. Sus objetivos prioritarios eran por entonces abastecer de carbón la Corte³⁷, con el concurso de los Cinco Gremios Mayores, y proporcionar madera a la construcción madrileña procedente de los montes de Cuenca, Molina de Aragón y Albarracín³⁸.

³² “Real Cédula de S. M. a consulta de los Sres. del Consejo, por la cual se concede Privilegio privativo y prohibitivo por el tiempo de diez años a D. Mateo Jaime, vecino de Zaragoza, para que él, o las personas a quienes diere permiso puedan conducir licores y otros géneros que tuviere por conveniente por el Río de Aragón, y otros, en las almadías formadas de cubos y maderas en la conformidad que se manda”, en *Mercurio Histórico y Político*, abril de 1776, pp. 387-408.

³³ AHN. *Consejos* Libro 1.960, ff. 13-13v.

³⁴ OLIVARES GALVAÑ, P. (2005). *Historia de la seda en Murcia*. Murcia: Editora Regional de Murcia, p. 2005.

³⁵ CABRERA BOSCH, M. I. (1982). *El Consejo Real de Castilla y la Ley*. Madrid: C. S. I. C., p. 159.

³⁶ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, f. 14.

³⁷ Según Ringrose, el consumo de carbón vegetal en Madrid había pasado de 1.263.505 arrobas en 1769 a 1.932.469 arrobas en 1772, en RINGROSE, D. R. (1985). *Madrid y la economía española, 1560-1850*. Madrid: Alianza, p. 147.

³⁸ El mismo Ringrose la capital consumía anualmente unos 1.600 carros de maderamen para la construcción, en

El 28 de septiembre de 1789, los diputados de los Cinco Gremios Mayores mostraron por escrito su apoyo al proyecto de Jaime, destacando “las imponderables utilidades que a todo el Reino y a Madrid, escaso de granos, carbón y abastos, traería la ejecución del proyecto por la abundancia y equidad de precios”³⁹. Y el 21 de noviembre, el corregidor de Zaragoza informó sobre los bienes que Mateo Jaime decía poseer. Era cierto que poseía en el término de la capital aragonesa dos casas de campo y unas 300 cahizadas de tierra, que podían valorarse en 15.000 pesos, si bien su arriendo producía unas rentas muy exiguas por dejadez de su propietario⁴⁰.

El 15 de diciembre de 1789, el fiscal del Consejo, Francisco Soria, mostró cierta desconfianza con respecto a la solvencia de Jaime. El proyecto de flotabilidad de las almadías con cubos no había dado en 1776 los resultados esperados, y los bienes inmuebles que poseía se habían depreciado por una mala administración, si bien todo ello lo podía compensar el compromiso de su hermano Juan, “hombre de una grande tráfico y crecidos caudales”, de invertir en la habilitación de almadías y en el transporte de géneros. A criterio del fiscal, cabía, pues, concederle la ampliación por diez años más del privilegio, siempre que todas las operaciones contaran con la colaboración y visto bueno de su hermano, quien debía “contener o refrenar cualquier desvarío o procedimiento que decline en abuso y se separe del objeto del proyecto”⁴¹, pero el compromiso por escrito de este último nunca llegó a materializarse.

El Consejo seguía considerando atractiva la idea de las almadías con cubos, por “las mayores ventajas que se podía procurar al Reino la navegación de sus principales ríos, o a lo menos el que fuesen flotables”. Pero no deseaba dar la impresión de dejarse “deslumbrar de ninguna perspectiva, por más hermosa que sea”, y los antecedentes de Jaime no inspiraban confianza, como tampoco el capital disponible. Según el alto Tribunal, la empresa necesitaba “mucho hombre y muchos caudales”, condiciones ambas que no se daban suficientemente en Mateo Jaime, que a ojos de los magistrados del Consejo “ha quedado reducido a escasez; su hermano no entra en obligación, ni se han individualizado sus haberes, y los otros sujetos de opulencia que se suponían socios de la empresa, no se presentan”. La posición del Consejo no podía ser otra que la de recomendar al rey que desestimase la ampliación del privilegio concedido en 1776, si bien el Consejo estaría dispuesto a reconsiderar su postura –“porque el beneficio de esta idea realizada sería incalculable”⁴²– cuando pudiese presentar un capital estimable, socios comprometidos y fiables, y un plan reducido a “uno o dos ríos y montes por ahora”.

Los proyectos para hacer posible la navegación interior de España se sucederían hasta los primeros años del siglo XIX. Todavía en 1809, el “nuevo gobierno que actualmente nos dirige”, es decir el de José I, hacía un llamamiento en la *Gazeta de Madrid* a quienes tuvieran “propuestas y planes” para hacer navegables los ríos españoles con el propósito de promover el

RINGROSE, D. R. (1985). *Op. Cit.* p. 254.

³⁹ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, ff. 16v-17.

⁴⁰ En 1776, sin embargo, la roturación de esta propiedad había sido presentado como ejemplo a imitar, pues Jaime “sin buscar el menor auxilio había procurado con los efectos de espíritu y aplicación, ser un vasallo utilísimo al Estado y memorable por sus empresas, con admiración de cuantos las habían visto”, en *Mercurio Histórico y Político*, abril de 1776, p. 394.

⁴¹ A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, f. 19.

⁴² A. H. N. *Consejos* Libro 1.946, ff. 11v-21.

comercio interior y la agricultura: “la libertad y facilidad de la navegación y comercio interior son los medios más a propósito para mantener en los pueblos la abundancia y baratura de toda suerte de géneros y consumos”⁴³.

[ÍNDICE]

⁴³ *Gazeta de Madrid*, 15 de abril de 1809, pp. 507-508.