

ESTUDIOS

MARIANO ROYO URIETA: «CARTAS SOBRE RIEGOS» Y LA ORGANIZACIÓN DEL CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN (*)

SEBASTIÁN MARTÍN-RETORTILLO BAQUER

SUMARIO: — 1. EN EL CONTEXTO REGENERACIONISTA: PRECEDENTES. — 2. ESBOZO BIOGRÁFICO DE MARIANO ROYO URIETA; SU ACTUACIÓN COMO INGENIERO DE CAMINOS Y COMO PROMOTOR DE DISTINTAS INSTITUCIONES ARAGONESAS. — 3. LA POLÍTICA HIDRÁULICA DE «CARTAS SOBRE RIEGOS»: ALCANCE Y SIGNIFICADO; EN ESPECIAL, SOBRE LA EJECUCIÓN DE LAS LLAMADAS GRANDES OBRAS HIDRÁULICAS. — 4. EL CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN: APUNTE HISTÓRICO. SU ORGANIZACIÓN: SANCIÓN DE LA FÓRMULA DE LOS ORGANISMOS AUTÓNOMOS; VICISITUDES HABIDAS. EL ENTIERRO DEL CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN, SIN MARCHA FÚNEBRE.

(*) Han sido muchas las personas a las que he tenido que recurrir en la búsqueda de datos sobre Mariano Royo Urieta. A todas mi agradecimiento: a Mosen José Manuel Pérez, Párroco de Sallent; a Mariano Fanlo, a María Pilar Bergua Royo-Villanova de Sancho Dronca y al Prof. Javier Oliván del Cacho; a Tomás Sancho, Presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro; a José A. Rubio, Presidente de la Comunidad General de Regantes del Canal Imperial de Aragón; a Amado Franco, Director General de Ibercaja; a José A. Torroja, Presidente del Colegio de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos y antiguo Director de la Escuela Superior de esa especialidad; a N. Pérez Serrano, Letrado de las Cortes Españolas.

No obstante las precisiones que en cada momento se harán, refiero ya ahora las referencias bibliográficas de las obras que se citan con carácter general: de M. ROYO URIETA, *Cartas sobre Riegos*, hay una 1.^a edición de 1870; he manejado la 2.^a ed. ampliada, Zaragoza, 1873; la Federación Agraria Aragonesa las recogió en pliegos de su *Boletín* que, muerto ya el autor, darían lugar a la 3.^a ed., Zaragoza, 1913 con Prólogo de Antonio Lasierra. Cabe señalar que hubo incluso una cuarta edición de las *Cartas* ya que, al menos una parte de ellas, se publicaron muerto Royo en la «Revista de Obras Públicas», (1905) 53,I, 109-115; 165-172; 179-180 y 184-188. Esta misma REVISTA (1913), 61, I, 516 ss. recogió también la semblanza referida de A. Lasierra, de la que son las citas que de este autor se hacen, con excepción de la última que aparece al final de este trabajo, que lo es del que seguidamente se señalará. Las colaboraciones de M. ROYO URIETA en las páginas de la «Revista de Obras Públicas» son frecuentes: así, y sin pretensión alguna de exhaustividad, tres trabajos que bajo el genérico nombre de *Consideraciones* escribió, *Sobre el empleo más útil de las aguas fluviales para el desarrollo de la riqueza*, (1853), 1, I, 33 s; 62 ss y 110 s; también, y con muy explícitas connotaciones regeneracionistas, *Las obras públicas y la riqueza agrícola*, (1899), 46,I, 137 s.

1. EN EL CONTEXTO REGENERACIONISTA: PRECEDENTES

Las recientes conmemoraciones jubilares de muy distintos sucesos ocurridos en la última década del siglo XIX —asesinato de Cánovas, generación del 98, pérdida de Cuba y Filipinas, etc.—, están facilitando muy mucho el conocimiento de la época. Y del mismo modo que libros recientes nos descubren sobre nuestra gran generación literaria del 98 los numerosos autores que cabe incluir en ella, conforme a los siempre discutibles criterios identificadores de la misma, no han faltado tampoco estudios sobre la realidad social y política del momento. En general, y como no podía ser menos, se enjuicia muy positivamente la obra de Cánovas por lo que se refiere al establecimiento de un sistema político de convivencia entre todos los españoles. No obstante, no deja de señalarse también el vacío de la política establecida por lo que se refiere a la atención de los problemas reales y ciertos de la sociedad española. Aparecen así obligadas y numerosas referencias a los regeneracionistas, que son objeto de juicios por demás dispares, y cuyos textos, abundantes y apasionados, en ocasiones no exentos de fantasía, y siempre con buena carga de populismo, pueden parecernos ciertamente ampulosos; sus juicios, con frecuencia, carecen del rigor y de la apoyatura necesaria; a veces, adolecen de un notable simplismo. No obstante, nadie negará el signi-

Entre las muchas obras en que considera el regeneracionismo, la obra que cito de J.M. GARCÍA ESCUDERO es la reciente *De periodista a Cardenal*, Madrid, 1998. Como semblanza testimonial de muy alto valor, vid. de A. ROYO VILLANOVA, *Los precursores: don Mariano Royo*, en la «Revista de la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro», n.º 5, 6 ss. La semblanza que de M. Royo hace M. LORENZO PARDO, en *Nuestro arbitrio*, en el número del Centenario de la «Revista de Obras públicas», Madrid, mayo 1953. El libro de F. SÁENZ RIDRUEJO, *Ingenieros de Caminos del siglo XIX*, Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1990. Sobre *El Canal Imperial de Aragón*, vid. la obra de este título, Zaragoza, 1932, cuya parte histórica fue redactada por A. GIMÉNEZ SOLER, y la relativa a los aspectos organizativos por A. LASIERRA PURROY; también, J. I. FERNÁNDEZ MARCO, *El Canal Imperial de Aragón*, Zaragoza, 1961 con amplia bibliografía a la que me remito. La v. M. ROYO URIETA de la *Gran Enciclopedia Aragonesa*, vol. XXI, Zaragoza, 1982 nada, absolutamente nada, aporta sobre su biografía, limitándose a reproducir el contenido del clásico *Espasa* y, además, de forma incompleta. Sobre el papel que M. Royo desempeñó para la efectiva constitución de la Caja de Ahorros de Zaragoza, vid. la *Historia* de la misma, de J.F. FORNIÉS CASALS y otros, Zaragoza 1976. Las referencias al pensamiento de J. COSTA sobre las cuestiones que se recogen, deben entenderse, básicamente, a las que hace en *Política hidráulica*, ed. del Colegio de Ingenieros de Caminos, Madrid, 1975. Refiero también en el texto algunas de las ideas que expresé en *Memoria de D. Antonio Royo Villanova* con motivo del acto por el que dio su nombre al Seminario de Derecho Administrativo de la Facultad de Derecho de la Universidad de Valladolid, y que recogí en «Rev. Admón. púb.», (1963), 40, 413 ss.

ficado de tales planteamientos cuyo eco, de uno u otro modo, es fácil atisbar en las mentes más lúcidas de aquellos años —valga, por todos, la referencia al joven Ortega—, y que tan notable movilización produjeron. Adviértase el profundo patriotismo que los inspiró, en un siempre mantenido y reiterado afán de que el país funcionase. Es tema conocido por lo que no es preciso detenerse ahora enjuiciando y valorando su significado y, en particular, el de las muy heterogéneas figuras que en el cabe encuadrar.

El movimiento regeneracionista, de uno u otro modo, trató, siempre —ni más ni menos— que el país despertase; insiste también en afrontar el diagnóstico sobre la situación con la que hay que enfrentarse; y, siempre, está la habitual apelación a la necesidad de un hombre que lleve a cabo esa tarea. Es ésta nota reiteradamente señalada. Así, José M.ª García Escudero, uno de nuestros historiadores que mejor conoce el momento, y que ha escrito al respecto páginas en extremo ponderadas, ha referido recientemente el carácter general de tal exigencia: es el «cirujano de hierro» de Costa, el «dictador tutelar» de Rafael Altamira, el «gran hombre» que pedía César Silió, «el hombre con H. grande» de Macías Picavea, el cacique científico y patriota, el tirano patriarcal de D. Santiago Ramón y Cajal, el Pío Cid que Angel Ganivet situó en el imaginario reino de Maya, para poder gobernarse sin contrapesos que, en el fondo, pide el pueblo español, «Gobierno fuerte y duro» o, por último, el César Moncada de Pío Baroja, a quien éste presenta como «el Loyola del individualismo extrareligioso», dispuesto a dar la batalla a la «fauna clerical». Referencia y, también, aspiración común. Años después, será muy fácil valorar críticamente todos estos planteamientos: los que así se expresan, son juicios, los más, un tanto descalificadores y puramente formales, en gran medida exentos de falta de rigor, que en todo caso olvidan —o desconocen—, el momento en el que se formularon y las circunstancias que entonces concurrían.

Lo que acaba de referirse me lleva a considerar que es frecuente, incluso habitual, que durante determinados períodos se mantengan ciertas líneas de pensamiento que, con proyección distinta, desde luego, expresan una evidente continuidad en aspiraciones y planteamientos. No niego, no puedo negar, que hay hitos que marcan etapas y que imponen nuevos rumbos, nuevas orientaciones. La fecha misma de 1898 y de lo que significó, es al respecto en extremo expresiva. No es esto sin embargo lo habitual, sino la continuidad que antes he referido. Y esto es precisamente, lo que quiero concluir. Conexión de buena parte de los enunciados regeneracionistas con una línea de pensamiento y de acción que, en algunos de sus aspectos, tuvo ya plena vigencia a lo largo de buena parte del XIX. Y la tuvo, básicamente,

como consecuencia de los enunciados y de las realizaciones de hombres imbuidos por una idea, de tan complejo y rico contenido, como es la de fomento. Asumen una muy definida posición respecto a la necesidad de creación de riqueza —a cuyo fin proponen actuaciones concretas y muy definidas; postulan también la necesidad de movilizar a la sociedad para que sea consciente de sus necesidades, comenzando por serlo de sus propias posibilidades. Por lo general adoptan una actitud muy crítica ante la pasividad de los políticos, frente a la que es preciso reaccionar; y, además, de modo muy decidido.

Lo que se dice no significa que estos hombres, habitualmente, no estuvieran integrados en el sistema establecido en el que, incluso, desempeñaron papeles relevantes y en el que su labor les sería ampliamente reconocida. El color de las distintas situaciones políticas les resultaba en cierto modo indiferente: frente a todas ellas, como se ha dicho, fue común la denuncia por no abordar los problemas reales de España. Una denuncia que se hace todavía más intensa frente a la pasividad de la propia sociedad española. Son éstas, notas que todos estos hombres tienen en común con los regeneracionista. No tienen, desde luego, ni la amargura, ni la rebeldía de estos últimos. No obstante, la posición crítica con la situación que contemplan, y que denuncian, es muy semejante. También, el hondo sentido patriótico que hay en las acciones que proponen: necesidad de adoptar soluciones operativas y concretas.

Son muchos los nombres que a lo largo del XIX podrían citarse en la línea que señalo. Una línea de evidente consistencia, cuyo reconocimiento hay que encuadrar en la profunda revisión que la más moderna historiografía está llevando a cabo de nuestro siglo pasado, en el que hasta hace poco, era difícil encontrar nada de positivo. Que hubo en él una demanda permanente de mayor libertad; también, aspiraciones, siempre mantenidas —primera tarea a lograr—, para que nuestra sociedad se entendiera; y hubo, asimismo, un proceso, modesto sí, pero lo hubo, de desarrollo y modernización del país. Y, sobre todo, y en relación con lo que se dice, hubo también hombres que se empeñaron en esa tarea. Algunos políticos; los hubo periodistas y pensadores; también profesionales. Entre ellos, cabe señalar un buen número de Ingenieros de Caminos. La propia fundación de la Escuela Técnica de esta especialidad por Betancourt, responderá de modo muy directo a la necesidad de afrontar técnicamente acciones de muy distinto tipo con el fin de lograr ese desarrollo que se busca. El ámbito funcional de esta especialidad —ferrocarriles, canales, puertos, carreteras, pantanos— es obligado, y condicionante, en los planteamientos que refiero. Muchos de estos profesionales, y es lo que quie-

ro notar, serán en no pocos aspectos precursores de los regeneracionistas; en algunos casos, incluso, entrarán en contacto con ellos.

En relación con lo que se dice es curioso advertir que entre las semblanzas que Fernando Sáenz Ridruejo recoge en su documentada obra *Ingenieros de Caminos del Siglo XIX*, hay reiteradas y muy explícitas referencias a las relaciones personales de algunos de ellos con regeneracionistas como Lucas Mallada o Joaquín Costa, además, naturalmente, de la extraordinaria semejanza de los postulados de unos y de otros. Manuel Lorenzo Pardo se refirió a este extremo en particular en un artículo de muy especial significado, *Nuestro arbitrista*: traza aquí la semblanza de tres Ingenieros de Caminos, Lucio del Valle, Mariano Royo Urieta y Ramón García Hernández, habiendo sido este último —dice— quien antes que Costa acuñaría el término de política hidráulica. Son ellos, señala, desprovocando al término, naturalmente, de todo sentido peyorativo, auténticos arbitristas que se engarzan en una tradición que trata de rectificar la propia realidad física —el aislamiento de las poblaciones, la navegabilidad de los ríos, la lucha contra la sequía o las inundaciones—, cuyo pensamiento, cristalizado en obras concretas, está en la base, dice M. Lorenzo Pardo, del movimiento intelectual que poco después se desarrollará a principios de este siglo.

Y es la semblanza de uno de ellos, Mariano Royo Urieta, la que precisamente quiero recoger en estas líneas. Su hijo, Antonio Royo Villanova, dice de él que «defendió treinta años antes que D. Joaquín Costa, mi ilustre maestro, la tesis del eximio polígrafo de que sólo el Estado podía acometer con eficacia la obra importantísima de transformar en regadío la sedientas tierras españolas». A pesar de su significado, Mariano Royo es sin embargo, figura no muy conocida. Quizá, porque prácticamente toda su larga actividad profesional se circunscribió al ámbito de su tierra aragonesa. Un significado que, básicamente, hay que referir al ámbito de la política hidráulica, tanto en sus aspectos organizativos, por lo que se refiere al modelo que estableció para el Canal Imperial de Aragón, como a sus escritos, en los que de modo tan decidido habría de postular una política de regadíos para la regeneración del país. Son los dos aspectos fundamentales que quiero tratar en estas páginas, a las que me parece oportuno añadir un esbozo biográfico de Mariano Royo, tan próximo a Joaquín Costa.

2. ESBOZO BIOGRÁFICO DE MARIANO ROYO URIETA; SU ACTUACIÓN COMO INGENIERO DE CAMINOS, Y COMO PROMOTOR DE DISTINTAS INSTITUCIONES ARAGONESAS

Mariano Royo Urieta nació el 17 de abril de 1825 en las altas tierras de la provincia de Huesca, en Sallent de Gállego, cabeza del Valle de Tena, y último pueblo que hay antes de llegar a Francia. Hijo de Pedro Royo y Pascuala Urieta, naturales también de Sallent de Gállego, sería bautizado el siguiente día 18. Sus cuatro abuelos, los paternos, Matías Royo y Ramona Marton, y los maternos, Pascual Urieta e Isabel Acín eran todos ellos naturales de Sallent de Gállego.

Es poco lo que sobre sus primeros años he podido saber. La organización familiar altoaragonesa, como es sabido, se estructura en torno a la institución de la *casa*: es ésta la que determina el régimen patrimonial familiar; incluso, el nombre de la misma, más que por sus propios apellidos, es el que sirve para identificar a las personas. Parece que Mariano Royo, en principio, iba a ser el heredero de Casa Vallejo, situada físicamente donde hoy esta la casa del cura del pueblo. Familia de montañeses normal y corriente, que en el ganado tiene el principal modo de vida. Mariano Royo debió de ser un chaval avisado: iba a la escuela, había ido a la escuela, y cuidaba también el ganado en el paraje de la Olla El Pacino. Así me lo han contado, y quien lo ha hecho, me dice haber oído decir que así fue, hasta que el pariente que en Madrid tiene todo montañés del Alto Aragón volvió a Sallent en algún viaje. A la vista de lo despierto que era el chico, convenció a sus padres para que dejara de cuidar el ganado y estudiara en Madrid; no habría gastos, pues viviría en su casa. Así fue, y así se hizo Ingeniero de Caminos.

Teniendo carrera, y carrera a ejercer fuera del pueblo —no debió tener hermanos varones, o si los tuvo, debieron vivir también fuera de Sallent—, la heredera de Casa Vallejo pasa a ser su hermana Rosa que, muy joven, se casa con Miguel del Cacho, persona más bien mayor. Se pierde el apellido Royo como apellido de la Casa, y pasa a ser Del Cacho. Isidro del Cacho Royo, será el heredero del matrimonio anterior. Señalaré también que Casa Vallejo se vinculará por matrimonio con un Bergua de Casa Renot; es un dato curioso, pues años después, otro Bergua volverá a casarse con una nieta de Mariano Royo Urieta, hija del Rector de la Universidad de Zaragoza D. Ricardo Royo Villanova.

Mariano Royo pertenece a la muy reducida promoción de la Escuela de Caminos de 1850: la siguiente a la de Sagasta, con quien en

la Escuela hace gran y mantenida amistad, y dos antes de la de Echeagaray. La certificación académica de haber terminado la carrera es de 23 de julio de 1850. Ese año se le destina provisionalmente a Zaragoza. Los nombramientos para los distintos puestos, debían de hacerse sin contar para nada con el parecer del funcionario. En la Hoja de servicios de Royo figura que estuvo destinado en Barcelona (1851), Lérida (1852), Zaragoza y Huesca (1853), Granada (1857), Huesca (1858), Zaragoza (1862), en los servicios hidráulicos, en los estudios del ferrocarril de Madrid a Barcelona y en la canalización del Ebro, Gerona (1873). No debió ser infrecuente renunciar a alguno de los puestos —así lo hizo con este último—, solicitando quedar en expectativa de destino percibiendo sólo la mitad del sueldo. Su actividad profesional, la realiza toda prácticamente en Aragón.

A Mariano Royo Urieta se le ha caracterizado profesionalmente no sólo por lo bien que proyectaba las obras, sino también, por lo admirablemente que las dirigía «con una confianza en su criterio que sorprende». Su estancia en Huesca dejó obras señeras por su atrevimiento y elegancia (1). Estaba en su entorno y su trabajo era relevante. Hasta el extremo, que con fecha 5 de abril de 1853 hay una comunicación del Gobernador Civil de Huesca al Ministro de Fomento solicitando que permanezca en esta ciudad —y no se le destine a Granada—, pues se está construyendo la carretera de Lérida, y Royo conoce muy bien el trazado de la misma. Políticamente debió estar vinculado al Partido moderado: el Gobernador que así informa lo es del Gobierno de este partido que sucede al de Bravo Murillo. Y hago la afirmación anterior, porque en junio de 1855 con un Gobierno de

(1) Algunas de ellas: la revuelta del «sombbrero» en la carretera de Escarrilla a Sallent de Gállego, su pueblo natal; el *Escalar* que con sus curvas en ziz-gaz permite el acceso al Balneario de Panticosa desde el cauce del río Caldarés. Estas obras formaban parte del proyecto por él dirigido de la carretera de Biescas a Panticosa: en la «Revista de Obras Públicas», entonces de publicación quincenal, (1854), 2, I, 25 ss, escribió un trabajo *Carretera de Panticosa. Consideraciones generales*, donde realizaba el significado económico que para el Altoaragón tienen estas ideas tan opuestas, advierte ya, «a las que profesan los pueblos de Navarra y Cataluña, y cuán difícil el acuerdo entre el primero y los dos últimos en una guerra interior». También, entre otras muchas de sus obras, el llamado puente *colgante* de Lascellas en la carretera de Huesca a Lérida, obra señera de la ingeniería, por la que el 18 de marzo de 1860 recibe una felicitación del Ministerio, que consta en su expediente, de una longitud de 160 metros y que salva la profunda hondonada por donde discurre el río Alcanadre: el puente sería volado durante la guerra civil y sustituido por otro, el Puente Arbex, casi a la altura del río, con mil revueltas para acceder y para salir de él; y si señalo este dato, es porque rectificado en los muy últimos años el trazado de la carretera, la muy airosa obra de fábrica construida para salvar el cañón del Alcanadre, coincide prácticamente en su emplazamiento con el puente colgante que a mitad del siglo pasado proyectara Mariano Royo.

Espartero el Gobernador civil de Huesca denuncia de Mariano Royo por su conducta política, siendo altamente desfavorables —dice— los juicios que sobre él existen. Royo se ha hecho cargo de la dirección del diario «La Campana» en el que vierte opiniones en extremo críticas contra el Gobierno. El periodico respondería que sólo defiende «las sanas ideas de progreso y orden». Royo sería llevado ante el Jurado que lo absolvió, y frente a las denuncias del Gobernador civil está la replica contundente de los jefes de Royo en el Ministerio que alaban su profesionalidad.

Y de Huesca a Zaragoza. El prestigio profesional y social alcanzado por el rapaz que cuidaba las vacas en los prados tensinos, será grande. M. Lorenzo Pardo, que poco después de morir Royo se incorporaría en los muy primeros años de este siglo en Zaragoza a la División de Trabajos Hidrológicos del Ebro y de la vertiente de los Pirineos Orientales, en el artículo que escribe en 1953 señala que el prestigio de Royo Urieta parecía llenar todavía el ámbito de la vida aragonesa durante los años de su ejercicio profesional, y que ningún sector, ni un sólo matiz de la economía de la región, le era ajeno.

Actividad profesional (2) que realiza en Zaragoza: es Jefe de distintos servicios de Obras públicas de la Provincia —es cuando escribe sus *Cartas*—, y como tal, entre otros, tiene a su cargo la dirección técnica y la administración del Canal Imperial de Aragón. Reorganizado éste en 1873, según las propuestas que él mismo había formulado, se le nombra Director del Canal, y allí prestará sus servicios de

(2) El expediente personal de Mariano Royo Urieta del que he podido disponer, y que hoy figura en el Archivo del Ministerio de Fomento, ofrece muy numerosos datos que, en parte, ya han quedado recogidos. Destaco una vez más el detalle que ofrecen estos expedientes personales: referencias a permisos, a solicitudes de baja por enfermedad —algunas de ellas denegadas—, a los viajes que se realizan. Consta que se le forma incluso un pequeño expediente, pues habiéndosele visto en Tarragona con otro compañero, era preciso aclarar si tenía el permiso reglamentario. Referencias también a las obras que realiza: así, figura solicitud que en diciembre de 1854 dirigen a la Reina Matías Bergua y M. Lacasa para que otorgue a Royo licencia para estudiar el abastecimiento de aguas de Zaragoza. Llama la atención las numerosísimas cartas de recomendación que figuran en el expediente, siendo frecuente que se recoja al margen el interés que en ello tiene quien la recibe. En el expediente personal que figura en los Archivos del Canal, además de algunos de los datos expuestos, figura acuerdo de la Junta del Canal de 6 de mayo de 1873 proponiendo al Gobierno de la República su nombramiento como Ingeniero Director del Canal. Una vez nombrado, el expediente recoge también traslados de distintos Sindicatos de Riegos agradeciendo el ofrecimiento que de su cargo les ha hecho. Con fecha de noviembre de 1885 hay igualmente una felicitación por «el celo y benéficos servicios que ha prestado «con motivo de la invasión del cólera en El Bocal», donde como es sabido están las instalaciones de la derivación de las aguas del Ebro en la Provincia de Navarra.

modo ininterrumpido, con independencia incluso de los ascensos en su carrera administrativa. Como tal continúa, incluso, ya como Inspector General de 1.ª clase del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos nombramiento que se hace por R.D. de 8 de julio de 1892, al ser el primero en el escalafón. En su expediente profesional figura también la comunicación al Director General de Obras públicas de que muere en El Bocal a las once y cuarto de la mañana del día 6 de octubre de 1900.

Mariano Royo será de esa clase de hombres, no infrecuentes en algunas capitales españolas, que van a estar presentes en los acaeceres más importantes de todo tipo que en ellas pudieron tener lugar —económicos, culturales, sociales—, y que desde perspectivas distintas van a impulsar y, también, a comprometerse en su crecimiento. Acción, en definitiva, dirigida al fomento del país, con el hondo y sustancioso sentido que esta palabra tiene. Y ello, es de advertir, por encima del distinto significado de las diferentes situaciones políticas; un simple cotejo de fechas va a ser muy expresivo en relación con lo que se dice.

En 1863 es elegido Mariano Royo Diputado por el Partido judicial de Caspe. Lo será en unas elecciones parciales, sustituyendo a Francisco Pérez, recién iniciada ya la legislatura que había comenzado el 1 de diciembre de 1862. Las actas de las distintas mesas permiten deducir que fueron elecciones muy reñidas, obteniendo 367 votos de un total de 727 votantes. La legislatura terminaría en agosto de 1863. Son pues sólo unos meses los que figura como Diputado. Quedó adscrito a la Comisión Mixta sobre tarifas de ferrocarriles y a la del Ferrocarril de Zaragoza a Escatrón. Los Diarios de Sesiones del Congreso de los Diputados recogen sus intervenciones en relación con la prórroga para la construcción de varios ferrocarriles y, en particular, con el último citado de Zaragoza a Escatrón. En 1866 sería Diputado electo por Huesca abandonando la política ya que como señalara A. Lasiera «bien pronto se convenció que su parquedad de palabra, su rectitud de intención y la independencia de su criterio se armonizaban mal con la política que exigía entonces, como ahora, mucha palabrería, doble intención y supeditar el pensamiento, cuando no la conciencia a la voluntad del Jefe o a las conveniencias del partido».

Lo vemos luego en 1868 promoviendo la Exposición Agrícola, Industrial y Artística de Zaragoza. Forma parte también, y desde 1872 será Vicedirector, de la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País, en la que, como se verá, desempeñará un papel relevante. La I República, que en mayo de 1873 establece la organiza-

ción del Canal propuesta por Royo, lo nombra Director del mismo. Es también Comisario Regio para la celebración del Congreso filoxérico celebrado en Zaragoza, y que trató de afrontar la grave plaga que tanto habría de afectar a la riqueza agrícola del país. Igualmente, forma parte como Vicepresidente de la sociedad promotora del ferrocarril de Canfranc, cuyo Proyecto de ley redacta.

Especial relieve ofrece el papel de M. Royo Urieta como promotor y fundador de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza. Estas entidades, como es sabido, en el contexto de la situación social y económica de mediados del XIX, al que me he referido en otras ocasiones, tratarían de impulsar y de hacer realidad atenciones de carácter fundamentalmente benéfico. Y sería en el seno de la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País que, en su Junta del día 9 de octubre de 1963, Mariano Royo Urieta propondría la constitución de una Comisión preparatoria para la creación de una Caja de Ahorros en Zaragoza. Los trabajos de la Comisión se demorarían en exceso, en cuanto no se quería entrar en competencia con la Caja de Descuentos de Zaragoza. Desaparecida esta última, la Comisión presidida por Royo redactaría la propuesta del correspondiente Reglamento. Hubo que solventar distintas alternativas que se planteaban, —entidad cooperativa o Caja de Ahorros—, y asumida esta última opción, la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País aprobó los Estatutos de la Caja el 7 de septiembre de 1872, que serían refrendados después por Orden de enero siguiente. Royo figura en la Junta de Gobierno de la institución, forman parte de la Comisión Directiva y clausura el acto de inauguración de las nuevas Oficinas de la entidad. Promotor principal, pues, en la constitución de la Caja, en la que desempeñará un señalado papel.

La constante preocupación de Royo por los regadíos, le lleva también a impulsar la industrialización de la agricultura, promoviendo el establecimiento de la industria azucarera, Azucarera Ibérica que, sabido es, tanto significado tuvo en su momento para Aragón y que sería la base de la General.

Mariano Royo, fue amante de Huesca y de su provincia, señalando A. Lasierra, haberle oído decir en muchas ocasiones que todo lo que con dicha provincia se relacionaba le atraía de modo extraordinario. «¿No es verdad, dice ese autor, que quien se ilusiona tanto con las cosas y personas del país donde vio la luz primera necesariamente tiene que ser un hombre bueno y un ciudadano ejemplar?». Estando allí destinado obtuvo Real Licencia, que se le comunica el 18 de abril de 1860, para contraer matrimonio con D.^a María del Pilar Villanova y Perena, de esa ciudad. Será cabeza de una saga de relevan-

tes personalidades, que arrancan de ese matrimonio, y que papel tan importante habrían de jugar en Aragón y, también, a nivel nacional (3).

Junto a los trazos biográficos expuestos quiero señalar ya que toda la obra de Royo Urieta está imbuida por una decidida aspiración de impulsar el desarrollo económico y social de Aragón, conforme a una idea tan regeneracionista como es la de movilizar el país, hacer que despierte y que se comprometa. Expresión del esforzado patriotismo que inspira sus escritos es el texto de la primera de sus *Cartas* que me parece oportuno traer aquí. Expone ideas que reiterará de modo constante, y por cuyo olvido, insiste en ello, el país ha pagado tan alto precio. Royo habla de la dejadez, del retraimiento colectivo para cualquier empresa nacional; en especial, del abandono de determinadas clases sociales. Dice así dirigiéndose al Director de «El Imparcial», diario en el que publica sus *Cartas*.

«Con razón califica V. de punible el retraimiento. Cuando las naciones atraviesan crisis como la que en estos tiempos pasa la nuestra, es harto criminal el quietismo glacial, la indiferencia estúpida de las personas, y aún podríamos añadir, de las clases que saben y tienen. Si la sabiduría y riqueza constituyen el nervio del poder en los Estados, y los que saben callan, y los que tienen se apartan ó huyen, ¿qué nuevo poder desconocido o condenado por la civilización, vendrá a regir los destinos de nuestra Patria?»

El mismo, responde seguidamente a esta pregunta:

...«el de la fuerza, que pagarán los que tienen y humillará á los que saben»,

para concluir seguidamente:

«Yo, señor Director, no pertenezco á ninguna de estas dos clases; soy lo que se llama un simple aficionado, que desde la modesta

(3) Tuvo varios hijos: M. Lorenzo Pardo alude a su compañero José María Royo Villanova, Ingeniero de Caminos, «de tan grato como triste recuerdos»; una hija, Elena, que volvía con frecuencia a Sallent; Luis, que moriría meses antes que su padre, dedicado al mundo de la literatura, buen escritor, a quien como cuenta su hermano Antonio acudía su padre para que le revisase sus informes y los proyectos de disposiciones que redactaba: «Toma, le decía, repasa y corrige estas notas. Ya que Dios me ha dado un hijo literato, puedo permitirme el lujo de tener en casa una Comisión de corrección de estilo». Ricardo, médico muy notable, que siendo todavía estudiante habría de intervenir en 1885 de modo destacado en la epidemia de colera, escritor, Rector de la Universidad de Zaragoza y pionero en la lucha antituberculosa en España; y Antonio, al que habré de referirme seguidamente con un cierto detalle.

esfera en que á la Providencia plugo colocarme, observo los sucesos y lamento como V. lamenta el retraimiento, punible en su concepto, criminal en el mío, de las entidades á quienes alude El Imparcial.»

Un texto, como puede verse, en la más destacada línea del pensamiento regeneracionista, con una muy directa admonición a «los que tienen» y a «los que saben».

En este punto me parece obligado plantear cuáles pudieron ser las relaciones entre Royo Urieta y Joaquín Costa. No sabría decirlo. No parece aventurado afirmar, sin embargo, que las hubo, y que, además, debieron ser intensas. Es una misma temática la que preocupa a los dos, casi al mismo tiempo, dentro del mismo enfoque sobre la regeneración general del país. Son también soluciones semejantes, muy semejantes, las que uno y otro postulan. Los dos plantean las directrices de la política hidráulica en términos en gran parte coincidentes en relación con distintos aspectos de la misma: así, al valorar la ley de Canales de Riego de 1870; también, por lo que se refiere a la promoción de la que se llamará «pequeña política hidráulica»; igualmente, al defender que las grandes obras de riego deben ser ejecutadas por el Estado, sin perjuicio de establecer en su caso la colaboración económica de los usuarios afectados. Cuando Costa escribe sobre estos temas Mariano Royo tiene ya una autoridad reconocida. No es pensable que un contexto geográfico tan reducido como es el aragonés, no estuvieran en relación. Y, sobre todo, un dato incuestionable puede deducirse al respecto de las relaciones que Joaquín Costa mantiene con su hijo Antonio Royo Villanova que, como hemos visto, le considera su maestro. Costa escribirá el Prólogo a la obra de A. Royo Villanova sobre la descentralización, a la que no escatima elogios (4), básicamente por la concreción de las soluciones que postula. Y si en Costa es obsesiva la idea de «deshinchar los grandes nombres de nuestra historia», para entrar en el terreno de lo eficaz y de lo operativo y abordar las cuestiones concretas que el país tiene planteadas,

(4) Así, escribe Costa en el Prólogo: «Los programas de los partidos han sido en nuestro país, y todavía son, una verdadera *mitología* en el sentido de Max Müller, en vez de ser, como debían, una *Gaceta* en proyecto [...] Impónese a España en estos momentos otros problemas tanto más sustanciales y de más urgente desenlace, aunque no muevan tanto ruido ni desgraciadamente acaloren tanto los espíritus: la educación nacional, la extirpación del feudalismo político y parlamentario, la red de caminos vecinales, la legislación social [...], la descentralización municipal, la simplificación y el abaratamiento de la justicia [...]. También el regionalismo perderá la mucha o poca virulencia que lleva en la sangre, inclinándose la balanza del lado de la descentralización», apostillando también Costa que «la preciosa monografía del señor Royo, que me cabe la honra de presentar al público, viene a tiempo de interrumpir el proceso de mitificación que se estaba obrando [...] en derredor del [...] *regionalismo*».

es también el mismo criterio permanente en los escritos de A. Royo Villanova, incluso, en su propia formulación, tan elogiada por Costa. «Deshinchar los grandes nombres»: frente a ello, la perspectiva operativa y concreta será igualmente para Royo Villanova el único cauce posible para enfrentarse de verdad con la realidad española (5). Antonio Royo Villanova, además, será el puente que una el pensamiento costista de su juventud aragonesa, con el que en análogo sentido, e impulsado por la obra de Macías Picavea, se desarrolla en Valladolid (6).

3. LA POLÍTICA HIDRÁULICA DE «CARTAS SOBRE RIEGOS»: SU ALCANCE Y SIGNIFICADO; EN ESPECIAL, SOBRE LA EJECUCIÓN DE LAS LLAMADAS GRANDES OBRAS HIDRÁULICAS

Cartas sobre riegos es la obra con la que Mariano Royo alcanza una evidente popularidad: obra notabilísima, escribe M. Lorenzo Par-

(5) El análisis de los distintos problemas nacionales le llevará a don Antonio Royo Villanova a analizar la propia conciencia nacional y las implicaciones y responsabilidades de unos y de otros. Hasta la saciedad trató que fructificara la semilla de las más nobles empresas: política agraria, la cuestión de la enseñanza, la autonomía municipal, el problema del regionalismo. Luchó con pasión contra el retraimiento nacional, por estimar que se requería una auténtica implicación de toda la comunidad nacional en la reforma que el país debía sufrir, ya que era también general y de todos, la responsabilidad por la situación en la que España se encontraba. Las ideas sobre el pecado y la culpa colectiva, sobre el pecado y sobre la culpa de pueblos y de países enteros, muy fiel trasunto del pensamiento costista, están expuestas por Antonio Royo Villanova con una clarividencia verdaderamente magistral. «Basta ya de echar la culpa a los demás de lo que ha sido obra de todos. El que esté libre de pecado, que tire la primera piedra. El que sea inocente de la situación de España, que levante el dedo...». Así, por ejemplo, el 4 de agosto de 1898 escribe Antonio Royo en el *Norte de Castilla* un artículo que titula «La crisis de la Nación. Mirando adelante»: son sus primeras notas sobre el Desastre. Análisis concreto de las causas que lo han motivado; entre ellas, como la más principal, quizá, el error histórico en el enfoque irrealista e inconcreto de nuestra política colonial, de nuestra acción colonizadora. Hubiera hecho falta por el contrario, seguir los criterios de Fernando V de Aragón o los del oscense Conde de Aranda. Colonizar las tierras —dice don Antonio Royo—, y en nuestro propio territorio tenemos tanto por colonizar; somos, incluso colonia de extranjeros. «Y es lo triste —concluye— que los que han de resolver el problema no parece tengan ni el entendimiento ni el corazón de Fernando V ni del Conde de Aranda».

(6) En Valladolid figura en el grupo de *El Norte de Castilla*, periódico del que desde el 10 de abril de 1901, será Director, fijando también allí su posición política: Royo Villanova milita en su juventud bajo la dirección de aquélla gran esperanza nacional que fue Canalejas, cauce político, como es sabido, de buena parte de la ideología de Costa y de los demás reformistas. Más tarde, don Antonio Royo Villanova, siempre liberal, se adscribirá al partido de D. Santiago Alba.

do, que ha hecho memorables las publicaciones en que las dio a conocer. Se trata de una colección de artículos en forma de cartas escritas por un *aficionado* que dirige a un amigo llamado Iñigo, publicadas en *El Imparcial Aragonés*. El libro lo dedica a «mi mejor amigo, Mariano Royo que tienes el privilegio de pensar y de sentir como [...] este su amigo».

Las *Cartas* tratan de responder a la excitación que el periódico donde aparecieron hizo a sus lectores, «para que le auxilien en la propaganda que se propone hacer de todas las ideas, de todos los pensamientos que, al fomento y progresivo desarrollo de los intereses morales y materiales del país, puedan contribuir». Aparecidas en el periódico, fueron recogidas después en un volumen editado en 1870. La segunda edición es de 1873, cuando ya «se ha promulgado una ley de canales de riego, y hasta se han inaugurado empresas a quienes sirven de fundamento las prescripciones de la misma»: de ahí, la obligada ampliación de esta edición al analizar y valorar «el dudoso propósito al que responde la ley citada».

Son en total diecinueve cartas. Tras la de carácter introductorio, las primeras se refieren a distintos Canales en particular —naturalmente, el Imperial de Aragón; también, los de Tauste, Urgel, el del Henares, el del Esla y los del Delta del Ebro. Siguen después, con un cierto carácter general, las relativas a los riegos de la Vega central del Ebro, a la valoración de los regadíos llevados a cabo, al estudio de la influencia de la legislación en el progreso de la agricultura, a la necesidad de mejorar los riegos y de hacerlo, en concreto, por medio de alumbramientos de aguas subterráneas, a la obligada modificación del sistema de auxilios y una referida al aprovechamiento de las aguas sobrantes de otros ríos.

En unas, habrá podido observarse, se consideran cuestiones de carácter general sobre el regadío; otras, sin embargo, se refieren a supuestos de distintos Canales en particular. En relación con estas últimas, es de advertir que al hilo de la problemática planteada en cada uno de ellos —proyecto de las obras, disponibilidad y utilización de sus caudales, régimen económico de su explotación, impacto agrícola y social de las obras—, el *aficionado* que es Mariano Royo reflexiona sobre cada una de esas cuestiones deduciendo enseñanzas y juicios de validez general. Y adviértase que, en medio del apasionamiento que hubo en torno a estas cuestiones, como señalara M. Lorenzo Pardo, Mariano Royo en estas *Cartas* «vertió su experiencia, que aun hoy nos parece abrumadora, en sabios consejos de moderación y prudencia. Como estaba convencido de la eficacia de las empresas que aconsejaba, quería evitar desengaños esterilizadores y malos pasos, y

empleó sus grandes luces en guiar los de sus sucesores por el camino de la realidad y de la conveniencia».

Moderación y prudencia; también, sentido común son las notas que caracterizan todas las *Cartas*.

Las cuestiones que se consideran, todas ellas muy concretas, lo son en un contexto marcadamente regeneracionista. Es preciso, ante todo, una movilización social que llegue a todos los pueblos y que, con sentido patriótico, supere la pasividad existente (7). Una tarea para la que es necesario el compromiso de todos, aunque en «las altas esferas de la política se condensan nubes que nos amenazan con grandes tempestades», advierte concluyendo la Carta cuarta. En definitiva, la dejadez de los políticos y la enervante pasividad social a lo que conduce es al apoderamiento por las medianías de la rectoría del país. Auténtica preocupación por esta situación; si los mejores se marginan es la mediocridad la que se abre paso. Finaliza así, precisamente, la última de sus *Cartas*.

«La inconsecuente conducta de los gobernantes, que predicán desde la oposición, lo que no han de realizar en el gobierno, ha destruido la fé. El bien del país al que todos debieran cooperar desde las alturas del poder, se ha convertido en el disfraz con que los políticos ocultan sus concupiscentes deseos. La fuerza, en fin, que pagan los que tienen y humilla a los que saben, como presentía el autor en la primera de sus cartas, impera por todos los ámbitos de esta desventurada Nación. Y no es la fuerza del Héroe que, cual precioso específico, manda la Providencia, para curar las enfermedades de la patria; no es la fuerza del hombre de Estado cuyo carácter y superior criterio, se ha impuesto a las muchedumbres; es la fuerza de las medianías, tan desparramada y numerosa como son ellas numerosas, y están diseminadas en los miembros de todo el cuerpo social. Lo que en España se dice política, no es política, es, sencillamente lo que en lenguaje vulgarísimo se llama una merienda de negros la cual no cesará hasta que se agrupen los blancos y concluyan con el opíparo festín.

(7) «En la imposibilidad, pues, —dice en su Carta décimo sexta—, de entrar en este género de investigación, me limitaré a excitar el patriotismo ilustrado de los hombres que por su posición y por su inteligencia, tienen el deber de dirigir las localidades hacia el progreso. [...] Por fortuna, abunda hoy en todas partes el patriotismo y la ilustración, sólo que estas cualidades las embaraza una modestia injustificada, que muchos califican con gran sin razón de pereza y aun de egotismo. No incurriré yo en este error, debido al pesimismo que bulle en todos los cerebros, y que cual mala yerba absorbe todos los suculentos jugos de esta tierra, que un tiempo fue modelo de grandes y levantadas ideas, de actos heroicos de patriotismo. [...] Los hombres aludidos, deben, sobreponiéndose al sordo murmullo de la maledicencia y a la ponzoñosa picadura de la envidia, emprender con firme y decidida voluntad la regeneración agrícola de sus respectivas localidades».

¿Cuándo sucederá esto? Responderemos como en el Catecismo. *Dios sólo lo sabe*».

Y, naturalmente, si de verdad quiere realizarse una política adecuada, lo primero que se exige es objetividad, transparencia: en definitiva, no engañar al país haciéndole nacer esperanzas imposibles con expectativas de obras irrealizables o, incluso, comenzando algunas que a la postre resultan inviables y han de abandonarse.

Es momento en el que con la promesa de obras de riego se alimentan con frecuencia expectativas sin apoyatura de ningún tipo. Son las fáciles promesas de los políticos que hacen nacer equívocas esperanzas en muchas zonas rurales. Son, también, obras que al amparo de la legislación en la materia y de los auxilios que se proveen, se inician en ocasiones con meros afanes especulativos. Promesas que a nada conducen, con las que se engaña al país, y frente a las que Mariano Royo reacciona (8). Más todavía: frente a los muy notables movimientos especulativos habidos, Royo Urieta llama la atención sobre los resultados de planteamientos aparentemente modestos en política hidráulica, pero de tan inmediatos y sustanciosos resultados (9). Así, al tratar de las posibilidades de riegos en la Vega central del Ebro se pregunta por la necesidad de asumir, antes que nada, la que años después Costa llamaría «pequeña» Política hidráulica de muy notables rendimientos, de reducido coste y de eminente sentido social:

(8) «Por esto amigo mío —dice en la Carta décimo octava— hay que proceder con muchísima cautela cuando de construir canales de riego se trata, si no queremos presenciar el espectáculo, que V. y sus lectores calificaran como gusten, de canales que no llevan aguas en las épocas que más necesidad tiene de ellas el cultivador de la tierra. Y el espectáculo sería general, no lo dude V., a juzgar por los proyectos de canales de que los periódicos nos han dado cuenta de diez años a esta parte, si desgraciadamente se elevasen desde la modesta esfera de proyectos a la categoría de hechos consumados».

(9) «De los pantanos hay que esperar, más que de los canales, la generación de nuestra agricultura; pero como este género de empresas son modestas, y no se prestan fácilmente a gigantescas cábalas y artificiosas combinaciones, ni mucho menos a las hábiles tramoyas de los hombres de negocios, estos señores rebajarían su propia consideración (no la que merecen a los demás) si en un momento de distracción descendieran de las altas regiones donde se ciernen, y se permitieran oír hablar siquiera, de asuntillos que, como los pantanos, no llega a evaluarse su importe en centenas de millones, ni el terreno que han de convertir en vergeles, se mide por millares de hectáreas. Y sin embargo ya he dicho a V. en otra ocasión que la utilidad de todos se encuentra únicamente en los negocios modestos, a los que después de muchos y dolorosos desengaños, tendrá que venir el capital privado, sino quiere seguir el camino de aventuras por el que ahora marcha o quedar inactivo en los sótanos de los bancos y en la gaveta de sus dueños. Esto no es posible hoy, atendido el espíritu esencialmente especulador de la época».

«¿Por qué, amigo Director, no se fijan los arregladores de negocios de canales, en asegurar el riego a esas zonas ya cultivadas, preparadas para esta clase de trabajo, y en las que el labrador no necesita hacer ningún gasto preliminar, en vez de fastuosos proyectos que por lo general se lanzan al campo de la especulación, de resultados siempre problemáticos y con frecuencia ruinosos? Yo no encuentro explicación a esta monomanía, o mejor, la explicación, por ser poco edificante, sale de los propósitos de mi correspondencia».

Un texto que, como digo, recuerda la admonición de Costa (10) cuando insistía en que «ha de principiarse por lo que he denominado pequeña Política hidráulica [...] consistente [...] en ir ensanchado cuanto se pueda las actuales zonas regadas donde el arte del riego y el gusto por esta clase de agricultura no son ya un problema».

Mariano Royo reacciona frente al engaño; también, frente a la improvisación a la que para encubrirlo se recurre con frecuencia. No hacer las cosas como es debido, terminará siempre por encarecer innecesariamente las obras, demorándolas además de forma notable. Es realidad que denuncia en la Carta decimo cuarta, y que comienza por referirla a los propios proyectos técnicos de las obras, con frecuencia mal hechos (11). No hacer bien las cosas, supone mayores costos y, también, demoras en la ejecución:

«Sin duda —dice en la Carta novena— por lo que a nuestro país llamamos ganar tiempo, la concesión se otorgó dejando sueltos todos los cabos que acabamos de mencionar y no se tuvo en cuenta el que forzosamente habría de perderse en atarlos, una vez cimentada la empresa sobre terreno tan flojo y deleznable».

La denuncia alcanza tonos casi dramáticos, a la vista de los fracasos habidos como consecuencia del habitual mal planteamiento de las muy heterogéneas cuestiones que conlleva y que hay que considerar en la ejecución de todas las obras de riego:

(10) Expresamente sobre el pensamiento de J. COSTA sobre este particular, vid. S. MARTÍN-RETORTILLO, *Aguas públicas y obras hidráulicas*, Madrid, 1966, 390.

(11) «En los trabajos facultativos, —dice— que preceden a la redacción del proyecto, se procura invertir poco tiempo y hacer el menor gasto posible; cuando más, se estudian los accidentes topográficos del trazado, supeditando éste a la mejor visualidad, permítame V. la palabra, del asunto considerado como negocio; así, que cuando llega el momento de la ejecución de las obras, hay necesidad de hacer nuevamente el estudio técnico y de variar hasta el seguimiento de la línea. Los accidentes que el suelo oculta bajo su superficie no se conocen, surgen imprevisiblemente, y dan lugar a que se alteren hasta los elementos del problema, cuya solución resulta fatalmente diversa, por efecto del aumento que sobre el primitivo cálculo tienen los gastos».

«Si los iniciadores de estas obras —dice en la Carta decimo cuarta—, hubieran limitado, desde el origen, la extensión de las mismas a la que prácticamente ha de ser posible, las dificultades, así técnicas como económicas de su realización, habrían sido menores; las empresas de los canales construidos o en construcción, tendrían una vida más desahogada, como fundada en elementos efectivos y no en ilusiones; los proyectos que andan rodando por todos los mercados de Europa en busca de capitales y de negocios, los encontrarían con más facilidad. El descrédito que amenaza a las especulaciones de riegos no habría surgido, y esto es lo más importante para el país, si al fijar el volumen de agua que debe concluirse para el riego de cada hectárea, se hubieran observado atentamente las indicaciones de la experiencia, depuradas ya de los errores que en el origen del arte se cometieron».

Concreción, que con insistencia reclama en el planteamiento y ejecución de las obras hidráulicas; la reitera, también, a la hora de valorar la situación real de no pocos sistemas de riego, su rendimiento. En definitiva, es obligado constatar la operatividad y eficacia de postulados ideológicos, siempre generales, que a la postre deben medirse con la vara de sus resultados, de su incidencia efectiva en las distintas situaciones que ofrece la realidad: la validez y aptitud de aquéllos no es otra que la que se deduce del modo en como se afronta lo cotidiano, lo real. Así, en una de las Cartas que refiere al Canal de Urgell, al constatar el escaso proceso de desarrollo habido en la zona después de las obras, elogia que la Compañía titular del mismo,

«ha tenido el buen gusto de no atribuir a la política el lento crecimiento de sus productos y la sinceridad de exponer [...] los obstáculos que con certeza, entorpecen su marcha».

Unos obstáculos, aparentemente insignificantes pero que a la postre resultan condicionantes: 1.º Falta de asiduidad de los regantes en la limpia de los brazales y cauces secundarios, por los que se dificultaba mas cada día el curso de las aguas; 2.º Insuficiencia de escoredores de desagüe, que encharcaron los terrenos bajos, y hacía impropios para el cultivo los más fértiles de la zona regable; y 3.º Falta de capitales entre los propietarios para la preparación de sus tierras y para la compra de ganado, imprescindible necesarios si han de devolverse a la tierra los elementos que, las plantas cultivadas, se asimilan durante las diversas fases de su crecimiento y fructificación. Son estas razones las que han impedido la adecuada rentabilidad de las obras. No cabe mayor detalle al enjuiciar la situación de unos regadíos en particular.

Royo abordará también el siempre debatido tema del papel del Estado en la política hidráulica. Un auténtico axioma recoge al res-

pecto en la Carta en la que refiere «la influencia de la legislación en el progreso de los riegos»:

«Lejos, pues, —dice— de poner el Gobierno obstáculos a la iniciativa individual, tiene el deber imprescriptible de favorecerla, por cuanto mayor sea la esfera de acción en que, fructíferamente pueda moverse, menos quedará que hacer al Estado y más rápido será, el propio tiempo, el progreso de nuestra agricultura».

No se olvide, sin embargo, que estamos en momentos en los que si por una parte todo se espera del Estado, con carácter general, se postula el régimen concesional para la ejecución de las obras de riego. Es la ingenua —e ineficaz— creencia que desde 1868 insiste en las obras públicas ejecutadas por los particulares (12). En cualquier caso, y cualquiera que sea también el juicio que el sistema merezca, sus resultados no parece puedan calificarse ni de medianamente operativos. Es fácilmente comprensible. El capital privado sólo acude a inversiones en obras públicas en las que la rentabilidad puede entenderse más o menos inmediata. La fórmula, cabe decir, sólo tuvo plena validez en materia de ferrocarriles, sin que quepa silenciar tampoco las graves distorsiones de todo tipo a que daría lugar. En relación con las otras obras públicas, resultaría prácticamente inédita, si bien en materia de construcción de canales de riego tuvo alguna aplicación, aunque daría lugar a situaciones siempre polémicas, —baste leer a Costa—, y su explotación, en general, sería fuente de constantes tensiones entre las empresas concesionarias y los usuarios, agrupados, en principio, en las correspondientes Comunidades de Regantes.

(12) Es el sistema que se mantendrá a lo largo de toda la Restauración; y ello con carácter general. Pivotará, es sabido, en la fórmula concesional que con carácter general establece la ley de Obras públicas de 13 de abril de 1877. Las obras públicas, dice en su art. 3, pueden correr a cargo, además del Estado, de las provincias y Municipios, de los particulares o Compañías. El precepto, que precisa el art. 7 de la misma ley, permite confiar a la iniciativa privada la ejecución y exploración de carreteras, ferrocarriles, puertos, canales de riego y de navegación, pantanos, etc. Ley general de obras públicas, no se olvide, que fue la primera regulación de carácter general del dominio público en el derecho español: la mayor parte de la misma, aparece referida a la ejecución y explotación de obras públicas por los particulares, diferenciando según recibieran financiación pública o no, y según ocupen o no terrenos de dominio público. La fórmula responde a una ideología muy caracterizada y será sancionada en las distintas leyes sectoriales: la vemos recogida, por ejemplo, pocos días después de la ley General de Obras públicas, en los arts. 2 y 46 ss. de la ley de Carreteras de 4 de mayo de 1877. Se reiterará en la legislación de ferrocarriles, donde la fórmula fue recogida y generalizada desde un primer momento. La reitera también, siguiendo lo establecido en la ley de 1866, la ley de Aguas de 1879 al sancionar en sus arts. 169 y 188 la fórmula de los aprovechamientos de abastecimiento a poblaciones y de riegos mediante empresa interpuesta.

Aquellas sólo muy raramente concluyeron normalmente los plazos concesionales: en unos casos, abandonarían, así de simple, las obras; en otros, habría de aplicarse la fórmula de la reversión anticipada. Nada se diga de las obras de mejora y, naturalmente, de las de construcción de embalses.

Es así que el necesario impulso de nuestra agricultura, aunque buscado, no se haría ni mínimamente efectivo. Surgiría por ello un importante movimiento de opinión que decididamente postularía que la ejecución de las grandes obras hidráulicas debía realizarse por el Estado, en su caso, con la colaboración económica de los usuarios (13). Es la solución de la todavía vigente ley de obras hidráulicas de 7 de julio de 1911. Joaquín Costa figurará a la cabeza de tales planteamientos de los que uno de los más decididos pioneros sería María Royo Urieta.

Con extrema ponderación (14) se enfrenta Royo con la situación expuesta, reclamando en lo que fuere menester la presencia del Estado:

«Proscribiendo, y con razón, todas las funciones del Estado que tengan o puedan tener el carácter de una especulación, han comprendido en este género, con más ligereza que sólido fundamento, todos los asuntos de riego, sin acertar a distinguir los que son hoy y pueden ser un empleo útil y productivo del trabajo y de los capitales privados, de aquellos que tienen el carácter elevado de interés público, ante cuya consideración desaparece toda mira utilitaria y de especulación [...]. La escuela economista abroquelada en los principios inmutables de la ciencia, vive como todas las escuelas, en un mundo ideal, es fanática e intolerante y no acierta a distinguir los deberes que impone el escaño de la academia, de la misión que el hombre, por muy científico que sea, lleva al sillón de un Ministerio. Nosotros admitimos como bueno, y aún como de necesaria aplicación, el principio que *el Estado no debe ser industrial ni especulador*; pero tam-

(13) Sobre este movimiento de opinión, vid. lo que recogí en el libro que cito en la nota 10 y, muy especialmente, en el Anexo en S. MARTÍN-RETORTILLO, *Derecho de Aguas*, Madrid, 1997, 663 ss. al referir la elaboración de la ley de 1915 y la decidida apuesta que por esta opción supusieron los Congresos Nacionales de Riegos.

(14) «El radicalismo en materias cuya práctica lleva las complicaciones de la que me ocupo, puede ser muy funesto. Ni todo Estado, ni toda la industria privada. Lo fructíferamente práctico, está siempre en el equilibrio de encontradas y opuestas teorías, colocadas en la balanza de la experiencia. [...]. Inclinar hacia uno u otro platillo, sería igualmente perjudicial, porque o el Estado dejaría a la iniciativa privada pensamientos a cuya realización no alcanza el poder de ésta, o bien se vería privado de la cooperación individual en el fomento de las mejoras materiales; cooperación que yo juzgo de absoluta necesidad porque el gobierno de la Nación, por grande que sea su poder, no integrará nunca el de todos sus ciudadanos [...].»

bién sabemos que no es especulación todo lo que aparenta serlo y que hay ocasiones en que las conveniencias sociales, la prosperidad de la Nación y los deberes de todo gobierno, han de separar a este de las indicaciones y derroteros que la ciencia marca. El tino en apreciar y el criterio para elegir aquéllas ocasiones, forman el carácter distintivo del hombre de Estado y de Gobierno.»

No obstante la decidida posición de Royo Urieta sobre el extremo que se señala, obsérvese, también su extrema ponderación. Es la nota común de todas las *Cartas*. Referidas a aspectos que podemos considerar fundamentales de la utilización de las aguas para riegos, se expresa siempre en un lenguaje llano y sencillo, con una notable intención suasoria y pedagógica. Se trata de convencer, y de convencer para rectificar en lo que sea necesario la situación existente. Nada de lo importante deja de ser considerado. Es manifiesta la prudencia que caracteriza las soluciones que propone, así como el grado de penetración de las mismas, que llega hasta los más pequeños detalles. Son textos que constituyen testimonio pionero de extraordinaria validez, escrito antes de 1870, de todo el movimiento que en torno a la política hidráulica tendrá lugar desde los muy últimos años del XIX y que, fundamentalmente, habría de cristalizar en la ley de 7 de julio de 1911 sobre obras hidráulicas.

4. EL CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN: APUNTE HISTÓRICO. SU ORGANIZACIÓN: SANCIÓN DE LA FÓRMULA DE LOS ORGANISMOS AUTÓNOMOS; VICISITUDES HABIDAS. EL ENTIERRO DEL CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN, SIN MARCHA FÚNEBRE

El Canal Imperial de Aragón es una obra, una empresa, realmente singular. Es poco, muy poco, lo que de ella se conoce en España, incluso en Aragón; a lo más, en Zaragoza, se sabe que «el canal», como simplemente se le llama, es el curso de agua que va por la parte alta de la ciudad, que la abastece de agua, que riega numerosas huertas y por el que, en algunos tramos, se puede ir en barca. Los más ilustrados, a lo sumo, sabrán que fue una obra que costó muchos años construir, y que, como afirmación de su propia realización, se recuerda en la lápida de mármol de la sencilla fuente que hay junto al camino, en Casablanca, y que Pignatelli hizo grabar cuando llegaron allí las aguas del Canal: *incredulorum convictione et viatorum*

commodo: para convencimiento de los incrédulos y descanso de los caminantes. Convencimiento y descanso (15).

A la vista del significado ideológico, económico e hidráulico que desde 1529 ha tenido el Canal Imperial de Aragón, es fácil comprender que haya sido objeto de muy distintos estudios. No trataré de ferir, ni su historia, ni lo debatida que resultó su ejecución, en extremo accidentada y laboriosa. No obstante, habida cuenta lo apasionante que resulta, no quiero dejar de recoger algunos esbozos, muy someros, sobre la misma.

Una grave situación mantenida de carencia de agua para la ciudad y las huertas de Zaragoza, harían que, tras no pocas polémicas, Carlos V, en una de sus estancias en esa ciudad, adoptara en 1529 la decisión de construir el Canal; el Canal Imperial, es por eso su nombre. Con anterioridad había habido ya distintos intentos y proyectos que pretendieron derivar aguas del Ebro para satisfacer las necesidades de Zaragoza. Acordada la ejecución del Canal, se encendería la polémica; principalmente, por dónde situar el punto de derivación de las aguas. La cota conveniente haría que, por fin, se estableciera en Navarra, próxima a Tudela, en El Bocal, como se le llama.

Iniciadas las obras —está siempre latente, como es lógico, el tema de su financiación—, se paralizarían en distintas ocasiones. Es ésta la historia primera de más de dos siglos y medio. Nada se concluye. El Conde de Aranda —y han pasado años desde que los trabajos se comenzaron—, tratará de impulsarlos. En 1772 crea el Protectorado de la Acequia Imperial, y por Decreto de 9 de mayo de 1772 nombra Protector a D. Ramón de Pignatelli. Las vicisitudes habidas para la reanudación de las obras, incluso de carácter técnico, serían extraordinarias. Por fin en noviembre de 1786, las aguas llegan a Zaragoza.

El Canal se proyecta para riego; también, para navegación. Es una idea que está muy presente en el dimensionamiento y, naturalmente, en el coste de su financiación. Se quería que Zaragoza fuera

(15) El Canal Imperial de Aragón, todavía en nuestros días, ofrece una serie de peculiaridades que son de notar, muy singularmente, en cuanto constituye un supuesto relevante y paradigmático de aprovechamiento múltiple de las aguas públicas: conforme a las previsiones que al respecto contenía ya la ley de Aguas de 1866-79, en su Comunidad General de *Regantes* se agrupan en la actualidad más de quince Sindicatos de Riego, dieciocho Ayuntamientos a los que abastece de agua —lo hace a toda el área metropolitana de Zaragoza—, además de distintas urbanizaciones e industrias entre las que, entre otras, figura la General Motors. Es grande como puede verse la flexibilidad de la fórmula de las Comunidades de *Regantes* para agrupar a los distintos usuarios de las aguas.

una ciudad con cursos de agua navegables, habiendo señalado D. Andrés Jiménez Soler lo beneficioso que, a la postre, resultaría tan equívoco planteamiento, pues, construido sólo para riego, su cauce se hubiera hecho menor y no satisfaría las necesidades que hoy cubre.

Los Protectores del Canal acrecentaron ciertamente su patrimonio inmobiliario y mobiliario. Recordemos los cuadros que encargan pintar a Goya, de modo especial, el del Duque de San Carlos. Es esa figura del Protector, que hará depender toda la explotación de la obra de quien lo sea en cada momento, y de los medios que sepa allegar. Su explotación, que corre a cargo de una Junta del Real Patrimonio, mantiene un inequívoco grado de autonomía. Y si el patrimonio del Canal se incrementó en grado muy notable, no parece que se proveyera debidamente al mantenimiento de las obras, que progresivamente iban deteriorándose.

En esta accidentada historia, sin entrar en mayor detalle, sabemos que la financiación de la *construcción* del Canal, a través de muy distintas etapas, tuvo orígenes muy distintos: Tesoro Real, la Iglesia, Sociedades extranjeras, etc. El régimen económico de su explotación suponía derivar hacia el erario público los ingresos que los usuarios satisfacían por utilización de las obras. Remisión de los ingresos al erario público, al que jurídicamente le eran después imputables los gastos del Canal —es el régimen fiscal generalizado posteriormente— y que, consecuentemente, conduce a que los bienes inmuebles y muebles de distinta naturaleza, fueran directamente imputables al Estado y sea de las arcas de éste de donde se proveen las necesidades financieras que la explotación requiere. Los caudales que se manejan, diríase, que tienen que tener billete de ida y vuelta...

Fernando VII nombra Protector a D. Martín de Garay, quien será el que encargará los cuadros de Goya; antes lo había sido el Conde de Sástago y luego lo sería el Marqués de Lazán. El proceso de deterioro de las obras se agrava considerablemente a lo largo de todo el XIX. Hay una situación bastante generalizada de impago por parte de los usuarios. A su vez, en 1821 se crea la Dirección facultativa de Canales y Caminos de la que pasa a depender el Canal, cancelándose con ello la organización anterior. Centralización, que agrava la situación en cuanto, en la práctica, no se hacen las obras necesarias y, además, no se ejecutan en el momento oportuno. Hay además, como se ha dicho, un estado generalizado de enfrentamiento entre el Canal y sus usuarios: litigios y pleitos caracterizan permanentemente la situación.

El punto de partida de la historia normativa del Canal y del régimen de su utilización, cabe establecerlo en el Real Decreto de 15 de

junio de 1848 (16). En el complejo proceso normativo que ha ido disciplinándolo, el hito siguiente cabe encontrarlo en la Real Orden del Ministerio de Fomento de 26 de marzo de 1856, que establece reglas para el uso y aprovechamiento de las aguas del Canal, y perfila los rasgos de su organización en el seno de la propia estructura pública estatal (17). Un paso ulterior en el proceso de personificación del Canal, lo reitera la Real Orden de 25 de abril de 1857, también del Mi-

(16) Este texto, y por lo que atañe al régimen financiero, comenzó por regular con carácter general la conversión en dinero del canon que los regantes venían abonando en frutos: desaparece así toda posibilidad de disposición económica por parte del Canal, pues esas cantidades han de ingresarse en el Tesoro. Se establece además el esquema organizativo que se mantendrá en el futuro: junto a la Junta Administrativa, se crean tantos Sindicatos de Regantes «como sean necesarios para representar debidamente los intereses de estos» en la distribución de las aguas y para el cobro del canon concesional, «suscripciones de aguas», en la terminología de la época. Al amparo de lo previsto en el citado Real Decreto de 15 de junio de 1848, se dictó la Real Orden de 3 de junio de 1849 que, por una parte, estableció seis Sindicatos de Riegos para uso de las aguas del Canal y, por otra, procedió a la aprobación de su Reglamento. Esta Real Orden de 3 de junio de 1849, no se olvide que es la época en la que, aun sin normativa general alguna, se constituyen numerosas organizaciones de regantes, va a establecerlas en la zona de los riegos del Canal Imperial de Aragón. Debe destacarse, ya desde ahora, que en todos estos textos hay reiteradas afirmaciones acerca de la titularidad estatal del Canal. Por su parte, el esquema organizativo que al respecto se establece, responde a lo que ya se señaló: por un lado, el Canal como organización estatal que administra bienes, también de propiedad del Estado; por otro, las distintas organizaciones de usuarios, los Sindicatos de Riegos. Conviene tenerlo muy claro ya que esta Real Orden de 3 de junio de 1849 va a sancionar los que serán los dos pilares básicos que van a configurar el régimen jurídico del Canal a lo largo de su historia: titularidad estatal de la obra pública y, no obstante lo anterior, se impone a los regantes, en concepto de beneficiarios de las aguas, el deber de abonar canones y cuotas a través de los distintos Sindicatos que son los que en su conjunto, de forma prácticamente íntegra van a financiar el presupuesto del Canal. Los bienes del Canal tienen la consideración de «bienes nacionales» y están sometidos a la obligación de venta por las leyes desamortizadoras: así, en el Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza del día 22 de mayo de 1854, número 61, se publica, con el número 390, un anuncio de la Administración principal de Hacienda pública de la Provincia de Zaragoza, en el que bajo la rúbrica general de «venta de bienes nacionales», se pone en conocimiento público la celebración de una subasta de diversos «bienes del Estado» el día 30 de junio de 1854: es de advertir que de los diez bienes del Estado cuyo remate se anuncia en el citado número 390, los nueve primeros son edificios procedentes del Canal Imperial de Aragón. Consideración, pues, de bienes del Estado.

(17) Hasta este momento, el *canal* se había contemplado en todas las disposiciones, exclusivamente, como una obra pública; esto es, como el objeto de derechos reales y, fundamentalmente, del derecho real de dominio que se atribuye al Estado. Nos encontramos ante la primera manifestación de la multivocidad jurídica en el uso del término *Canal*, que va a presidir la evolución normativa posterior en esta materia, y que va a constituir una de las causas más relevantes de la complejidad de su régimen jurídico-patrimonial. La titularidad estatal de todos los bienes destinados al servicio del Canal o resultantes de su explotación, se ratifica de nuevo en la Real Orden del Ministerio de Fomento de 15 de abril de 1857.

nisterio de Fomento. Particular interés tiene la Orden de 30 de octubre de 1869, dictada cuando acaba de entrar en vigor nuestra primera ley de Aguas de 1866, cuyos principios refleja naturalmente: de ahí, que reitero contundentemente la titularidad dominical estatal del Canal, de sus accesorios y de sus aguas, extrayendo de dicha declaración relevantes consecuencias.

Las vicisitudes, las tensiones, tensiones siempre existentes entre el titular de una obra pública y los usuarios de la misma, acentuadas por el deficiente estado en que aquella se encuentra, ni podían ser ajenas ni pasar desapercibidas a quien como Ingeniero de Obras públicas de la provincia de Zaragoza, estaba ya al frente de los servicios técnicos del Canal. Es entonces cuando escribe sus *Cartas* que tan reiteradamente aluden al Canal Imperial de Aragón, «la empresa de conducción de aguas más importante que en España han legado al siglo presente los pasados». Conoce los problemas que plantea su explotación y, también, intuye sus soluciones; sobre todo, para que los fondos que aquella requiere puedan disponerse en el momento oportuno: el mal está principalmente en ese ir y venir de lo que son ingresos y gastos.

Refiere D. Antonio Royo Villanova que su padre, valiéndose de la amistad de un ilustre compañero, amigo del Ministro de Fomento del Gobierno de la República D. Eduardo Chao, le hizo llegar a éste el texto de una disposición por la que planteaba la reorganización del Canal como servicio del Estado, pero conforme a criterios de autonomía funcional y económica, así como de integración social, ideas —añade—, que nadie mejor podría acoger que un Ministro federal, amigo y discípulo de D. Francisco Pi y Margall.

Este es el origen del Decreto de 10 de mayo de 1873 que siendo Presidente de la República D. Estanislao Figueras, y Ministro de Fomento D. Eduardo Chao, establece en Zaragoza la Junta del Canal para su administración, conservación de sus obras y ejecución de las que hubieren de llevarse a cabo para terminarlo (18). El texto personifica el Canal Imperial de Aragón como organización: deja de ser, simplemente, una obra pública cuya titularidad corresponde al Estado, para dotar así de personalidad a la Junta que al efecto se crea (19).

(18) La Junta del Canal acuerda el 6 de mayo dirigir al Gobierno de la República la propuesta para el nombramiento de Director del Canal, «en favor del Ingeniero Mariano Royo» y el siguiente 13 de mayo la Junta confirma su nombramiento.

(19) El texto no señala expresamente la personalidad jurídica de la Junta, definición que, por otra parte, no siempre es necesario formular explícitamente. Tal personalidad, sin embargo, se presupone y obviamente se deduce del tenor de su artículo 14 en la medida que refiere una relación jurídica de carácter bilateral entre el Estado y la

Personalidad, en todo caso, de carácter público, permaneciendo el Canal de propiedad del Estado. Poco después, por Decreto de 30 de abril de 1875 (20) se precisaría el alcance del Decreto de 1873.

Estos textos de 1873 y 1875, orgánicamente, sancionan plenamente la personalidad jurídica de la Junta: se le confieren funciones de administración y custodia de determinados bienes estatales, distintas y diferenciadas a su titularidad dominical, insistiéndose expresamente en que ésta se residencia en el Estado. En terminología jurídico-administrativa moderna, se diría que estamos frente a la adscripción de bienes públicos estatales a un ente institucional descentralizado del Estado. Además, como unánimemente ha venido reconociéndose por la doctrina, casi con carácter general, cabe señalar que la Junta del Canal Imperial de Aragón así establecida, constituye el primer supuesto de organismo autónomo existente en nuestro sistema jurídico-administrativo, cuyos rasgos quedan perfectamente perfilados en sus normas constitutivas que redactara quien habría de ser su primer Director. Autonomía funcional: consideración de la Junta del Canal como un servicio descentralizado, si bien en aspectos importantes queda sometida al control del Gobierno, del que en definitiva depende. Organizativamente, la fórmula que se establece, no obstante estar presidida la Junta por el Gobernador civil de Zaragoza, responde a criterios de amplia participación social: prácticamente en

Junta que, como es lógico, sólo puede trabarse si se parte de la existencia de dos términos subjetivos personificados. Un personalidad que, por otra parte, se reitera ya de modo explícito en las normas posteriores en las que, además, al reconocerse la personalidad jurídica del Canal —así, en el Reglamento de 1966, constituido ya en organismo autónomo—, se advierte que tiene tal personalidad en los términos que ya se le había reconocido en 1873.

(20) En la medida que el artículo 14 del Decreto de 10 de mayo de 1873 alude a la entrega a la Junta del Canal y de sus dependencias por parte del Ingeniero Jefe de Obras públicas, podía quizá considerarse como expresivo de una transferencia de propiedad del Canal y de sus accesorios desde el Estado hasta la Junta en virtud de la *traditio*. Ello dará lugar al Real Decreto de 30 de abril de 1875, de alcance fundamentalmente aclaratorio, por el que se dispone que la administración y custodia del Canal continúe a cargo de la Junta creada por Decreto de 10 de mayo de 1873, conteniendo también distintas disposiciones para subvenir a los gastos de su reparación. En relación con el tema que referimos, es la ilustrativa Exposición de Motivos de este Real Decreto de 1875 que señala: «El Canal Imperial de Aragón [...] parecía no pertenecer al Estado, a juzgar por la doctrina expuesta en el Preámbulo del Decreto de 10 de mayo de 1873. Por más que así no se declarase en aquella disposición, que tampoco se fundaba en estudios ni antecedentes oficiales de ningún género, *el Gobierno no puede consentir ni autorizar con su silencio la menor duda acerca de la propiedad de tan importante obra*, en la cual ha invertido más de 160 millones de reales, y que si hasta ahora no ha dado pingües productos, cubre con algún exceso los gastos de conservación, no debiendo, por consiguiente, estar ni un solo momento fuera de la propiedad y vigilancia del Estado intereses de tan cuantiosa valía».

su integridad, está integrada por elementos del todo ajenos a la Administración del Estado —un Diputado provincial, un Concejal, el Director de la Sociedad Económica aragonesa de Amigos del País, un Vocal de la Junta de Agricultura, cuatro propietarios regantes, dos industriales concesionarios del Canal. En un ámbito superior al de las propias Comunidades de Regantes se confirma así la línea establecida ya entonces por la ley de Aguas, de que sean básicamente los interesados usuarios, los que desempeñan la gestión y administración de unos bienes públicos de titularidad estatal. Y junto a ello, también, autonomía en la gestión financiera. Es el dato fundamental. Una idea que, como se advirtió, está muy presente en el pensamiento de Royo Urieta. Así la refiere también el texto que recoge A. Lasierra, y con el que aquel responde a la orden que recibe estando al frente del Canal en 1866, para que enajene determinados bienes del mismo, y entregue otros para que los ocupe el ramo de Guerra, ya que frente a la posibilidad de disponer de unas rentas propias, se le advierte, que «toda fabricación que exija la conservación y reparación del Canal Imperial se ha de ejecutar por subasta pública». Royo Urieta reargumenta en estos términos:

«Nada más cómodo para el Ingeniero que suscribe y para los jefes de la dependencia del Estado, que realizar los servicios por contrata; pero las obras de los canales están sometidas a la perenne acción destructora de las aguas, y no es posible abordar cualquier señal de desperfecto a las eventualidades y dilaciones de un expediente de subasta, sin correr grave riesgo de que sólo pudiera contenerse la progresión del mal, cortando las aguas. En el momento en que se observa la depresión de un dique o su rotura, que se abre una sima, que las obras de defensa empiezan a destruirse, que se desploma un cajero, etcétera, etcétera, hay que acudir a la reparación sin que deba demorarse, no ya para instruir expediente de subasta, sino para una sencilla autorización. En una carretera se sabe de antemano qué kilómetros necesitan ser reparados; en un canal no es posible designar con anterioridad el punto que exigirá reparación, porque el preverlo exige ya la obra. Un kilómetro de carretera destruido, entorpece la comunicación, más no la impide, y un desperfecto de un canal podría hacer necesario el corte de las aguas, pues, de no hacerlo, se correría el riesgo de provocar una rotura, un desbordamiento, una inundación».

Es la argumentación en la que se apoyará para alcanzar una cierta autonomía financiera del Canal. Las obras hidráulicas, exigen frecuentemente la disponibilidad inmediata de medios económicos que, además, no pueden depender de la lejanía de los Ministerios madrileños. Es la tesis que Mariano Royo Urieta sustentó, y alcanzó, no sin oposición, para el Canal Imperial de Aragón.

La Junta del Canal, recién creada, se constituyó el 16 de mayo de 1873. Las dificultades, con la desazón correspondiente habrían de aparecer muy pronto. A los pocos meses, y en pleno estiaje, —M. Lorenzo Pardo señala que es siempre en estas circunstancias cuando suelen ocurrir estas averías—, el 23 de agosto de 1873 como consecuencia de unas filtraciones, comenzó a percibirse nada menos que el hundimiento de la gran presa de piedra que Pignatelli había construido, cimentada sin embargo sobre pilotes de madera. La angustia sería grande. No es necesario gran esfuerzo para hacerse cargo de la situación. Había sí un problema técnico; se resolvería, y se resolvería satisfactoriamente. Pero en un país en que todo lo hacía el Gobierno, ¿cómo financiaría las obras «aquel ingeniero imprudente que se había lanzado al loco empeño descentralizador de que el Canal se administrase por sí mismo»? Iba a pagar su propia osadía: el desprestigio, grande; y lo que es peor, se cuestionaba la viabilidad de la organización establecida.

Todos quienes han estudiado la historia del Canal han referido con detalle la cuestión que refiero. Todos, también, coinciden en la serenidad con que la afrontó Royo Urieta y en la eficacia de la soluciones que logró arbitrar. Hay, insisto, una total coincidencia en el juicio. De todos modos, y aunque el texto pueda resultar un tanto largo, permítaseme recoger, por su lógica expresividad, el testimonio con que medio siglo después su hijo Antonio Royo Villanova evocará los momentos que refiero.

«Pero ¿y el problema financiero? ¿Y la impaciencia de los que veían en peligro las obras del Canal? ¿Y la torpe maledicencia con que las gentes propenden a deshacer reputaciones y a buscar un hombre sobre quien echar la culpa de todo lo malo que sucede? En mis recuerdos de niño perduran aquellas impresiones: la zozobra de mi madre, la inquietud de los amigos, el eco de las murmuraciones y de las insidias [...] y dominando el vocerío y aguantando la tormenta, mi padre solo, frío, callado, imperturbable, siguiendo su labor; mi padre, redactando proyectos, dibujando planos, formando expedientes, elevando escritos a la Junta Consultiva para que las dilaciones burocráticas no retrasasen la viabilidad de un plan cuya eficacia estribaba en la urgencia de su aprobación y en la celeridad de su comienzo; mi padre yendo a ver al Ministro de Fomento, no a pedir dinero, sino sólo autorización para emitir un empréstito sobre la base de un pequeño recargo en la leve «alfarda» que pagaban los regantes y la subvención del Estado, un empréstito a la par y al 6 por 100 de interés. —Pero, ¿va usted a encontrar dinero en esas condiciones, cuando el Gobierno lo está buscando con tantos apuros? —le preguntó el Ministro. El Gobierno, añadió, se lava las manos si ocurre un fracaso [...]. Y no hubo fracaso, y se encontró el dinero, y se hicieron las

obras, y las gentes, que hablaban cuando veían motivo para la censura, se callaron cuando llegó la hora del aplauso, y mi padre tenía la misma cara imperturbable y guardaba el mismo hermético silencio cuando todo le salía bien que cuando parecía que el mundo se nos venía, a todos, encima...».

Mariano Royo Urieta acudiría a la fórmula de los empréstitos —cuyos términos se cumplirían escrupulosamente—, a la que recurriría en otras ocasiones para financiar distintas obras.

Royo Urieta es confirmado en su cargo por la Monarquía. El acta de la Junta del Canal de 15 de enero de 1885 refiere dos Ordenes del 5 de diciembre anterior, una, por la que se dan las gracias a los miembros de la misma, «por su excelente marcha económica y facultativa de las obras que se construyen y proyectan, cuyos hechos tanto dicen en pro del celo y buena gestión de la Corporación», y otra, por la que, teniendo en cuenta las especiales circunstancias de su Director facultativo, se le otorgó a Mariano Royo Urieta la Gran Cruz de la Orden de Isabel la Católica. Su gestión sería tan inteligente como austera. Conservó el Canal y, además de prolongarlo, repararía las averías importantísimas que sufrió, construyó el Pantano de la Mezalocha y, en vez de las deudas con que se encontrara al constituirse la Junta dejó un capital de 1.933.288,45 pesetas. Austeridad en la gestión, y en su propia vida. Como buen montañés, fue parco en palabras y poco amigo de halagos y reconocimientos; hasta el extremo que *jamás usó* las insignias de la Gran Cruz que le había concedido: «Para ver cruzando su pecho la banda de la Orden fue preciso esperar a que muriera y que Pradilla medio inventara un retrato suyo» (21).

Una historia en relación con la cual, para concluir, permítanseme unas breves referencias sobre la ulterior trayectoria del Canal, hasta su extinción. Entierro, sin marcha fúnebre, las llamaría.

El régimen jurídico-administrativo del Canal Imperial, en general, mantendría conforme a las trazas organizativas que han quedado expuestas sus peculiaridades propias. En la vigilia de la ley de Entidades estatales autónomas, las ratificará el Decreto de 22 de julio de 1953, si bien la integración que se establece de su Junta Administrativa, conforme a los planteamientos políticos del momento, tiene un

(21) Fallecido Royo, su viuda solicitaría la pensión correspondiente. La Junta del Canal razona ampliamente para que se le computen los años que ha estado como Director del mismo. Es curioso advertir que en el expediente personal, hay una larga Resolución de la Dirección General de Clases Pasivas accediendo a tal solicitud ya que, se dice, aunque no estuviera en la plantilla del Ministerio, el Canal era organismo del Estado y los servicios allí prestados debían computarse como servicios al Estado.

carácter más oficial que representativo de intereses sociales y económicos. Entra después en juego el modelo uniformador que se implanta al socaire de aquella ley: el Decreto 1348/1962 de 14 de junio lo clasifica como organismo autónomo integrado en el Grupo A, dependiente del entonces Ministerio de Obras públicas. A su vez, La Resolución de la Dirección General de Obras hidráulicas de 15 de septiembre de 1966 aprueba el Reglamento orgánico de la Muy Ilustre Junta Administrativa del Canal Imperial de Aragón, y si bien mantiene, como es lógico, la consideración de organismo autónomo, respeta plenamente sus peculiaridades organizativas.

Peculiaridades organizativas y también funcionales. Recordemos, por ejemplo, que publicada la siempre añorada ley de Procedimiento administrativo de 1958, el Decreto de 10 de octubre de ese año, entre los procedimientos que como especiales considera vigentes, refería los «de las Comunidades de Regantes, Jurados de Riegos y del Canal Imperial de Aragón». «Peculiaridades características del Canal Imperial», en materia de aprobación de tarifas, es la expresión que refiere la STS de 22 de enero de 1970. También, la STS de 14 de noviembre de 1974 habla de su «peculiar reglamentación».

Una situación que, sin embargo, habría de cancelarse del modo más absoluto en aras de un jacobinismo uniformador al socaire de una pretendida simplificación administrativa. A la vista de la habilitación concedida al Gobierno por el art. 85, de la ley 50/1984 de 30 de noviembre, en los términos previstos en el artículo siguiente y conforme al art. 92 de la misma ley, se suprimió el Organismo Canal Imperial de Aragón cuyas funciones pasaron a ser desempeñadas por la Confederación Hidrográfica del Ebro. Tras un procedimiento jurídicamente discutible por demás, la Disposición adicional segunda del R.D. 1654/1985 de 3 de julio —con Informe en contra de la Abogacía del Estado— culminó el proceso de extinción en sus aspectos patrimoniales.

El Canal Imperial de Aragón, con su Muy Ilustre Junta Administrativa, de la que a lo largo de cien años han formado parte las personas más relevantes de Zaragoza, con sus Goyas y con su Palacio del Emperador con su aguila bicéfala, el Canal Imperial dueño y propietario de terrenos donde se ha construido y urbanizado buena parte de la Ciudad de Zaragoza, ha pasado a ser un Negociado más de un organismo estatal de carácter comercial, económico y financiero. Pienso que hubiera podido desearsele un mejor y más noble entierro...