

## El canal de la Princesa de Asturias, del Sobrarbe al somontano de Barbastro

---

ALMUDENA BOLLAÍN<sup>1</sup>  
JOSÉ ANTONIO CUCHÍ<sup>2</sup>

El canal de la Princesa de Asturias fue uno de los primeros grandes proyectos de riego de la provincia de Huesca. Captaría agua del río Ara por encima de Fiscal y, tras un largo recorrido, la aportararía al río Vero y desde allí regaría una zona en el somontano de Barbastro. Su promotor fue Miguel Ravella, comerciante y político catalán, quien encargó el proyecto inicial a José Fontseré, maestro de obras y director de caminos vecinales y canales de riego. Ese proyecto inicial lo informó Mariano Royo, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos natural de Sallent de Gállego, quien fuera director del periódico esparterista *La Campana de Huesca*. Concedido el proyecto, no se inició. Sobre esta idea se redactó el también fracasado proyecto del canal del Sobrarbe.

The Princess of Asturias canal was one of the first major irrigation projects in the province of Huesca. It was supposed to collect water from the Ara River, above Fiscal, and after a long journey bring it to the Vero River. From there, it would have irrigated an area in the Somontano of Barbastro. His promoter was Miguel Ravella, Catalan merchant and politician, who commissioned the initial project to José Fontseré, master builder and rural roads and irrigation canals director. This initial project was instructed by Mariano Royo, civil engineer of roads born in Sallent de Gállego, and director of the Esparterista newspaper *La Campana de Huesca*. Although the project was granted, it wasn't initiated. It was also the idea after which the failed project of Sobrarbe canal was written.

El canal de la Princesa de Asturias, antecesor del denominado *del Sobrarbe*, se relaciona en los trabajos de Bolea (1978) y Cuchí (2019). Proyectaba captar agua del río Ara para regar en el somontano de Barbastro y era el primero de los dos proyectos de riego del siglo XIX que pretendían llevar agua hasta esta zona. El primero, el conocido como *canal de la Princesa de Asturias*, fue promovido por el comerciante barcelonés Miguel Ravella pero se desconoce hasta ahora quién fue su autor. El segundo, bajo el nombre de *canal del Sobrarbe*, lo promovería Pascual García López, político y abogado oscense, con proyecto redactado por Teodoro Bergnes de las Casas, maestro de obras y director de caminos vecinales.

---

1 Archivo General del Ministerio de Fomento (Madrid). [abollain@fomento.es](mailto:abollain@fomento.es)

2 Departamento de Ciencias Agrarias y del Medio Natural (Área de Ingeniería Agroforestal). Universidad de Zaragoza (Campus de Huesca). [cuchi@unizar.es](mailto:cuchi@unizar.es)

La mayor parte de la información que se aporta sobre el canal de la Princesa de Asturias se ha basado en Bergnes y Bergnes (1866), donde se presenta un trazado de este primer canal y se señala que hubo un dictamen del sallentino Mariano Royo Urieta, ingeniero de Caminos de la XII promoción, quien condicionó la concesión a un modificado en el trazado con incremento del caudal captado y de la superficie regada.

Como sucede en algunas ocasiones, investigando un tema diferente se encontró que en la memoria de la Exposición Agrícola de Madrid de 1857 aparece una colección de planos del “canal de la princesa de Asturias tomando las aguas del río Ara, frente a Fiscal, desagua frente a N.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> de la Alegría de Monzón, partido de Barbastro”, firmados en 1853 por José Fontseré y Mestre y que fueron presentados en la exposición por la Dirección General de Obras Públicas.

Paralelamente, se ha localizado un cuaderno de planos en el Archivo General del Ministerio de Fomento (ACMF), tal vez el mismo que se presentó en la exposición (ACMF, ES.28079. ACMF/15.01 // Mapas, planos y dibujos, OH 684). Este documento ya fue reseñado por Sánchez Giménez (1985: 385-386). Además, en el mismo archivo existe un plano de 1855 firmado por Mariano Royo Urieta, sobre la divisoria entre el río Vero y la Clamor de Peraltilla, y donde aparece la traza de un denominado *canal de Huesca* (ACMF, ES.28079. ACMF/15.01 // Mapas, planos y dibujo, OH 73).

## LA EXPOSICIÓN AGRÍCOLA DE 1857

La Exposición Agrícola de Madrid tuvo lugar del 24 de septiembre al 4 de octubre de 1857, albergada en un pabellón de madera y tela levantado en la montaña del Príncipe Pío. Iba a celebrarse en 1856, pero se demoraron los preparativos. Al suspenderse la Exposición Universal de París del año siguiente, se decidió retrasarla hasta el otoño de 1857. El éxito de la exposición tuvo un abundante eco a nivel provincial y local, como señala Veiga (1997). En esta línea, en 1863 la Real Sociedad Aragonesa de Amigos del País presentó un proyecto a las diputaciones provinciales de Huesca, Teruel y Zaragoza y al Ayuntamiento de esta última para el establecimiento de exposiciones públicas agrícolas, industriales y artísticas. Así, la primera se celebró en Zaragoza en 1868, aunque sería interrumpida temporalmente por la revolución que derrocó a Isabel II (Lasierra Purroy, 1913).

La Exposición Agrícola de 1857 fue la primera de esas características que se organizó en España y dio lugar a varios interesantes documentos. El primero fue el catálogo de los productos presentados en la exposición, precedido de algunos apuntes sobre la misma (tomado de la parte no oficial del *Boletín* de Fomento). Fue redactado por el negociado del *Boletín* y fechado el 20 de diciembre del mismo año (Negociado del *Boletín*, 1857). Un Real Decreto de 3 de marzo de 1858 aprobaba los premios (*Relación general de los premios...*). Por último, en 1861, la Junta Directiva del concurso publicó la memoria correspondiente (Junta Directiva, 1861).

Varios altoaragoneses presentaron productos propios en la exposición. Por ejemplo, José Oncins, de Muro de Roda, que exhibió un arado de cuchilla; el jacetano Pascual Pratosí, que aportó cuatro potras de raza española; Miguel Antonio Fuertes, de Agüero, que mostró semillas, almendras, queso, aceite, vino, anís, cecina, lana, seda y cáñamo; Juan Lino Lasierra,

de Quinzano; Ambrosio Voto Nasarre, de Lupiñén; Juan Coarasa, de Loarre; Rafael Tolosano, Juan Escuer y Mariano Abadías, de Huesca; Rafael Ponzano, de Barbastro; José Ventura, de Hecho y Ansó; Mariano Ros, de Valfarta; Blas Ballarín, de Sarvisé; Sixto López, Gregorio Bueno y Liborio Nivelá, de Ayerbe; Antonio Bastarás, de Lanaja; Vicente Laguarda y Cipriano Santolaria, de Sabayés; Manuel Almudébar, de Siétamo; Francisco Monfort, de Torrente de Cinca, y Lorenzo Torrente, de Morrano. Destaquemos que Francisco Escudero y Azara recibió una medalla de plata. Además, el Cuerpo de Ingenieros de Montes realizó una serie de interesantes aportaciones sobre cuestiones forestales en Huesca. Es evidente que un análisis detallado de los asistentes altoaragoneses y su impacto en la agricultura, la ganadería y la silvicultura provincial desborda el objetivo del presente artículo.

## EL PROYECTO DEL CANAL DE LA PRINCESA DE ASTURIAS

Como se ha avanzado, la Dirección General de Obras Públicas presentó los planos del canal de riego de la Princesa de Asturias. Merece la pena reproducir el texto:

Este proyecto consta del plano general, de los planos particulares de los nueve trozos, en que se divide el canal, con los perfiles longitudinales y secciones transversales correspondientes, y de los detalles de minas y túneles, puentes, acueductos y obra de fábricas. Este canal debe recorrer una longitud de 99 kilómetros aproximadamente, regando mucha extensión; y entre otras obras notables por su carácter y dimensiones ha de tener dos minas o subterráneos de primer orden. A pesar que no se presentaron ni la Memoria ni el presupuesto, cuyos documentos hubieran suministrado datos para juzgar con acierto sobre las condiciones y circunstancias del canal, se infería de los planos que el trazado estaba estudiado con inteligencia, que los perfiles longitudinales y secciones transversales estaban bastante bien determinadas, y que eran buenas la forma, sistema y distribución de las obras de fábrica. También aparece bien desempeñada la parte gráfica. Medalla de plata. (Junta Directiva, 1861: 479)

Sánchez Giménez (1985: 385-386) señala que estos planos están firmados en Barcelona, en diciembre de 1853, y comenta:

Resulta extraño que un proyecto de esta envergadura se encomendara a un maestro de obras. Queriendo conocer más datos hemos indagado en el Archivo General y no hemos encontrado un solo documento que haga referencia al trabajo; lo que explica que en él no aparezca nota alguna de la Junta Consultiva. No obstante, hemos de reconocer que tanto su presentación como su confección resultan irrefragables.

### El documento

El conjunto de planos firmados por José Fontseré como director de caminos vecinales y canales de riego, encuadrados en un tomo que se encuentra en el Archivo del Ministerio de Fomento, tiene grandes dimensiones (510 × 675 milímetros). Dibujado sobre cartulina a mano, consta de una cartela interior (fig. 1), un plano general (660 × 1580 milímetros), seis planos

topográficos de detalle correspondientes a ocho tramos, cinco planos de perfiles longitudinales y uno de perfiles transversales, dos láminas de secciones, cinco láminas de puentes acueducto y otras dos con diversas obras de fábrica, que detallan presas en el Ara y el Vero, así como puentes en la *riera* de Fiscal y otros barrancos.

El canal se iniciaba por encima del barranco de Fornos, entre Asín y Ayerbe de Broto, aguas arriba de Fiscal. Se captaba el agua del Ara mediante un azud convencional de sección trapezoidal, con estacas de madera hincadas, enchachado de piedras y revestimiento de mampostería. El canal se adaptaba a la compleja topografía de la orilla derecha del mencionado cauce, cruzando los varios y en algún caso profundos barrancos y siguiendo parcialmente una cabañera hasta pasar, mediante túnel, bajo San Felices.



Figura 1. Portada interior de los planos del canal de la Princesa de Asturias, firmados por José Fontseré como director de caminos vecinales y canales de riego.

Después, cruzado el barranco de Malpaso, se iniciaba un nuevo gran túnel bajo Aguilar y Campodarbe para llegar a la cuenca del río Sieste. Luego seguía un tramo a cielo abierto y rodeaba por el norte el promontorio de Morcat y su castillo hasta alcanzar la orilla izquierda del río Ena. Otro largo túnel llevaría el agua al Vero, aguas abajo de Paúles. Río abajo, por debajo de Lecina, a la altura del barranco de Chimiachas, habría un segundo azud similar al inicial y comenzaría un nuevo canal por la orilla derecha del Vero, que discurriría por medio de un túnel bajo Alquézar y se dirigiría hacia Radiquero y Adahuesca, ya en terreno regable. Pasaría al norte del Pueyo (*Puyo*) y cruzaría la carretera que se estaba construyendo de Huesca a Barbastro. Giraría al oeste, hacia Castejón del Puente, y desembocaría en una serie de saltos en el Cinca, aguas abajo del puente colgante de Monzón, del que se señalaba que “en la actualidad está derribado”.

Los planos topográficos son en realidad croquis artísticos del paisaje a escala con un elevado grado de realismo (figs. 2 y 3). Las pendientes orográficas se expresan mediante intensificación de trazas y son muy meritorias dado que no había mapas topográficos. Una comparación con los actualmente disponibles refleja un más que aceptable grado de representación de la realidad. Por ejemplo, los estrechos del Vero en Almazorre tienen un gran parecido (fig. 4); los situados entre Lecina y Alquézar, muy accidentados y difícilmente visitables, no tanto. Los planos presentan con detalle el caserío de algunos núcleos urbanos como Alquézar y Adahuesca (figs. 5 y 6). También algunos detalles toponímicos de interés y diversos puntos singulares, por ejemplo la ermita de San Úrbez (*Hurbes*) de Albella o el Pueyo (*Puyo*) de Barbastro (fig. 7). Todo indica que el autor conocía el territorio.

Además, hay una lámina de perfiles transversales. Un detalle se presenta en la figura 9. Los trazados mantienen una pendiente fija de 1 : 1000 que en los túneles pasa a 1,5 : 1000. En el tramo final hay más de una docena de saltos de agua, aparentemente destinados para molinos. En conjunto, salvo en los del tramo natural del Vero y en el último, el desnivel es muy pequeño (del orden de 120 metros), sumando el de los dos canales, que totalizan casi 100 kilómetros. Las láminas siguientes ofrecen abundantes detalles a escala de cajeros y obras.

Las figuras 8 y 9 son un ejemplo de la calidad del dibujo, que detalla los trabajos proyectados en las dos últimas láminas.



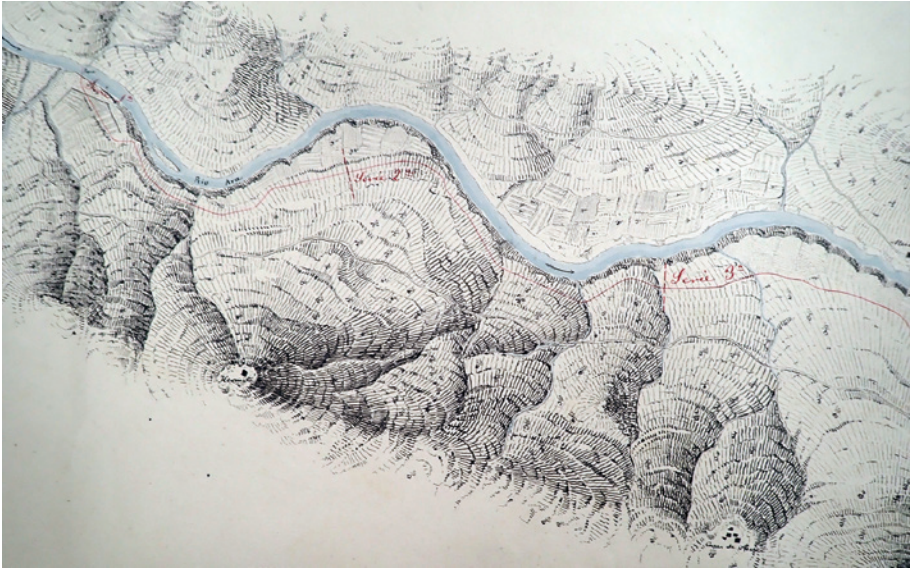


Figura 2. Detalle del arranque del canal de la Princesa de Asturias en el río Ara, aguas arriba de Fiscal.



Figura 3. Traza del canal junto a San Felices.



Figura 4. Esquema de la cuenca del río Vero en torno a Almazorre.



Figura 5. Tramo del segundo canal en Alquézar.





Figura 6. Planta del canal en Adahuesca, con detalle de olivares.



Figura 7. Trazo del canal junto al Puyo de Barbastro.



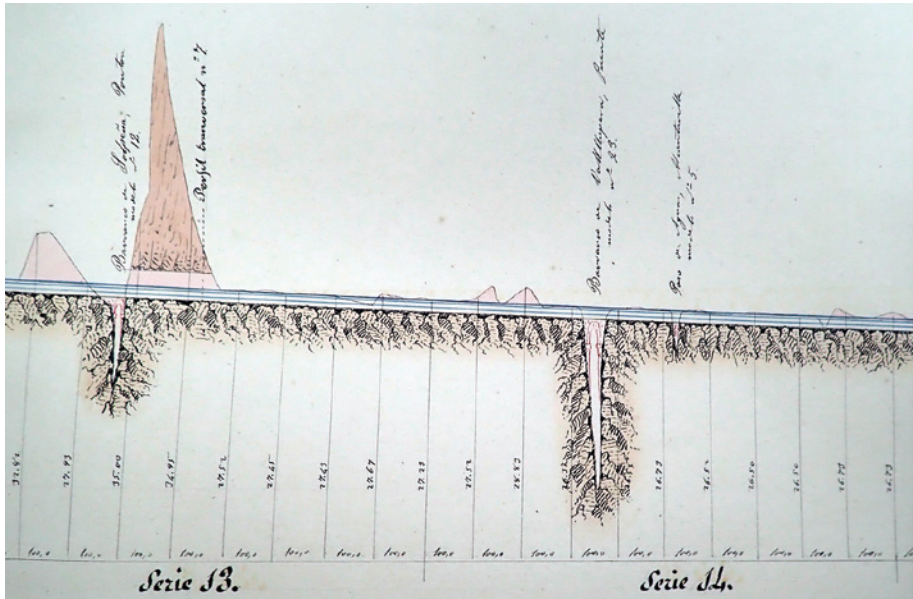


Figura 8. Detalle del perfil del canal inicial.

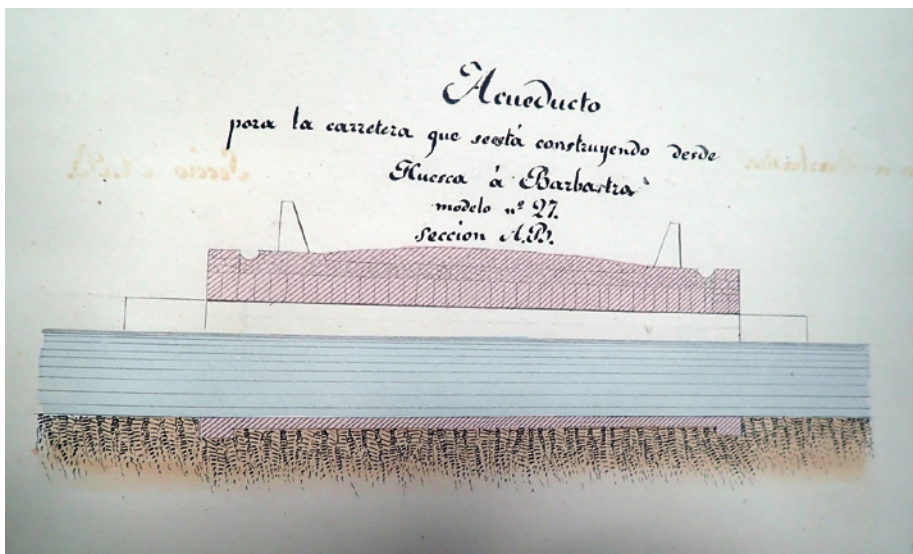


Figura 9. Detalle de obra: paso de la carretera entre Huesca y Barbastro.

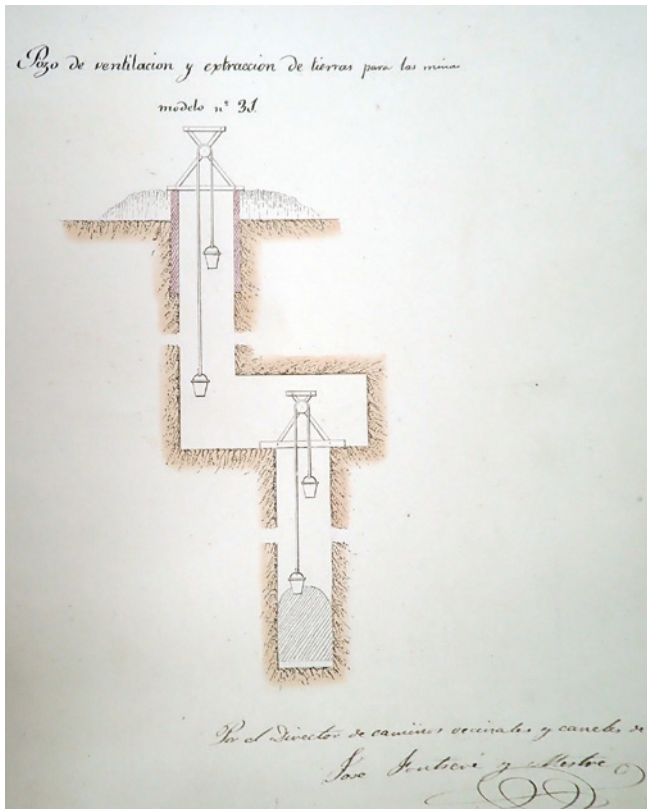


Figura 10. Detalle de pozo para excavación y ventilación con la firma del autor.

### El informe de Mariano Royo

En estos momentos poco se conoce del informe de Mariano Royo, salvo la referencia que realizan Bergnes y Bergnes (1866), quienes indican que, por dictamen del ingeniero provincial del 6 de abril de 1854, se condicionó la concesión del canal de la Princesa a un modificado de cotas y trazado, con el aumento del caudal captado y la superficie regada. El informe, a juzgar por lo que ha trascendido, debía de ser duro, dado que calificaba el proyecto de “ligero anteproyecto”, y era claro cuando al aceptar el interés del proyecto señalaba que “correspondía a la alta fe e ilustrada inspección del Gobierno evitar una marcada desproporción en el repartimiento de las utilidades, o que miras demasiado mezquinas de las partes interesadas impidieran su completo desarrollo”.

Según los autores arriba citados, el informe fue aceptado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y, en última instancia, por el Gobierno. En el número 60 de *La Campana de Huesca*, del 24 de marzo de 1855, como se verá más adelante controlado y quizás escrito por el mismo Mariano Royo, se lee: “*Canal de la Princesa*. Iniciado este proyecto hace tres años, hay datos para creer que dentro de poco tiempo se dará principio a las obras, las que si llegan a terminarse, van a convertir en un delicioso vergel los alrededores de Barbastro. El ingeniero civil ha pasado a rectificar sobre el terreno los planos”.

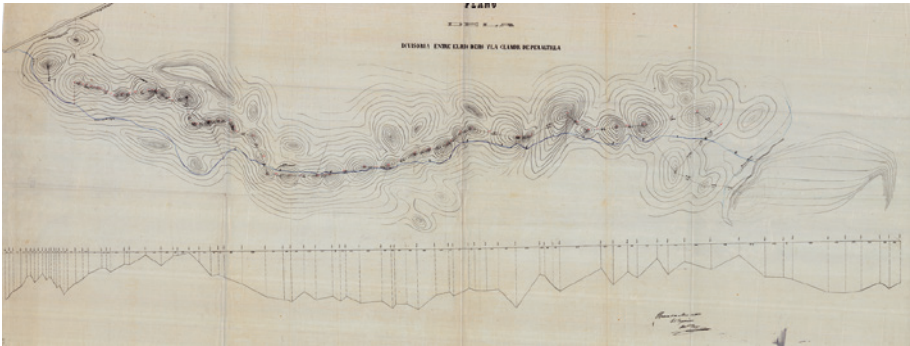


Figura 11. Plano firmado por el ingeniero Mariano Royo.

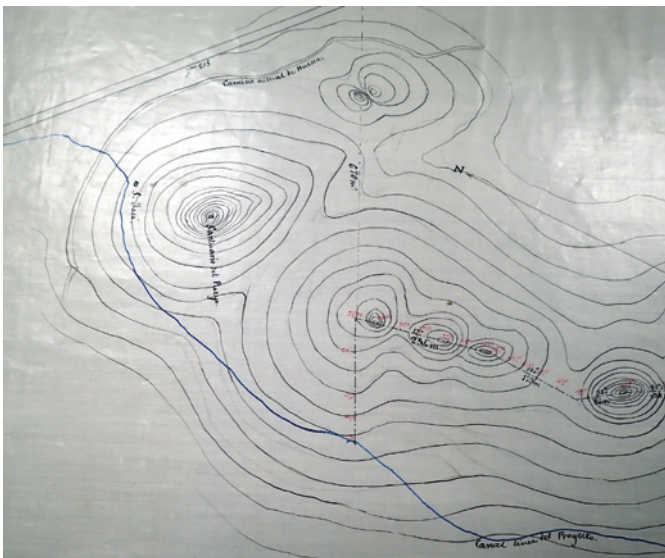


Figura 12. Detalle del plano en el que se observa cómo la traza del canal tiene tramos ascendentes.



Como se ha señalado, en el Archivo General del Ministerio de Fomento hay un plano aislado, marcado como el 2 de un total de 9, de grandes dimensiones (1960 × 915 milímetros), dibujado sobre papel y firmado por Mariano Royo en 1855 (figs. 11 y 12). En este se presenta con curvas topográficas “la divisoria de aguas entre el Bero y la Clamor de Peraltila”. Es la alineación de cerros que por el norte de la antigua carretera, que se indica en construcción, van desde las calizas del Pueyo de Barbastro al afloramiento también calcáreo de Valcheladas, pasando de los yesos hacia las areniscas de Peraltila. Por cierto, el norte magnético está mal localizado. En este plano se grafía la traza de un canal denominado *de Huesca* que, tal y como viene representado, cruza en forma ascendente diversas curvas de nivel. El error es evidente, y podría formar parte de un conjunto de planos que acompañaran a su informe sobre el proyecto de Fontseré. Como este canal no aparece en los planos de este descritos más arriba, es probable que hubiera información complementaria, tal vez en forma de adenda. O, dada la capacidad de trabajo de Royo, quizás fuera algún proyecto alternativo hoy desconocido. El tema queda todavía abierto a nuevos hallazgos.

De forma complementaria, merece la pena detenerse un poco en las biografías de ambos personajes, que en ese momento se encontraban en el inicio de sus carreras profesionales.

## JOSÉ FONTSERÉ Y MESTRE

José Fontseré y Mestre (Barcelona, 1829 – 15 de mayo de 1897), hijo y hermano de arquitectos y, como ellos, gran dibujante, formó parte del batallón de zapadores de la milicia nacional en 1854 y 1868. Fue republicano notorio, funcionario municipal de Barcelona y diputado provincial.

Maestro de obras y director de caminos vecinales en 1853 por la Academia de San Fernando, se considera que su primera obra fue el Teatro Olimpia, aunque no había acabado sus estudios. En 1853 trabaja en el proyecto del canal de la Princesa de Asturias.

Ayudante de Ildefonso Cerdà en el trazado de la carretera de Barcelona a Vic y en la preparación del plano de Barcelona previo al proyecto del Ensanche, en 1859 obtuvo en este el tercer premio del concurso, que fue ganado por Antonio Rovira y Trías, aunque finalmente se desarrolló el plan de Cerdà. También fue autor del proyecto del Teatro Circo (1869). En 1864 participa en el derribo de las murallas de Lérida. En 1870 gana el concurso público para la urbanización del parque de la Ciudadela en Barcelona, donde diseñaría y construiría la monumental cascada y su depósito accesorio (1874-1882), la vaquería (1882), el umbráculo (1883) y el café del Parque (1875). También diseña y construye los porches del paseo Picasso, los jardines de Torre Melina (1875), la casa del marqués de Santa Isabel y otras casas particulares, la restauración del Círculo del Liceo (1886) y el parque Sama de Cambrils. Colabora con Antonio Gaudí. Aparentemente hay confusiones con algunas adscripciones, por ejemplo el mercado del Borne, que construyó pero no diseñó. Hay que señalar que fue destituido, tras el restablecimiento de la monarquía borbónica, como director del parque de la Ciudadela por conflictos con la Asociación de Arquitectos de Cataluña y con la Academia de Bellas Artes de San Fernando (Barey, 1980).

## MARIANO ROYO URIETA

Más conocida en Aragón es la figura de Mariano Royo Urieta (Sallent de Gállego, 1825 – El Bocal del Canal Imperial, 1900), de quien se han redactado biografías por Lasierra Purroy (1913), Lorenzo (1953), Martín-Retortillo (1999) y Lacasa (2016).

Nacido en Sallent de Gállego, en casa Vallejo, el 17 de abril de 1925, tuvo al menos dos hermanos: Rosa, heredera de la casa paterna, y Pedro, que se formará en el Instituto Ramón y Cajal de Huesca.

Acogido por un familiar, Mariano Royo estudia el bachiller en Madrid, donde luego ingresa en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Hay detalles de su rendimiento académico en Sáenz-Ridruejo (2000). Compañero de Práxedes Mateo Sagasta, acaba sus estudios en 1850 como cuarto y último de la XII promoción (“Relación nominal de los ingenieros...”, 1899). Es elevado, el 25 de julio de ese año, a la categoría de ingeniero segundo por gracia especial de Isabel II, dado que al parecer había tenido problemas de salud.

Según su hoja de servicios, en 1851 está en Barcelona, al año siguiente en Lérida y en 1853 en Huesca y Zaragoza. En febrero de 1855 recibe el puente colgante de Fraga (*La Campana de Huesca*, 48). En 1856 redacta un primer proyecto de abastecimiento urbano para Zaragoza. Se le destina a Granada en 1857. Retorna a Huesca al año siguiente, donde el Ayuntamiento le consulta sobre los estudios del ramal ferroviario entre Tardienta y Huesca (Alvira, 2014). Preside la Comisión de Estudios Hidrológicos del Ebro de abril de 1862 a julio de 1865, al tiempo que continúa con sus funciones de jefe de la división de ferrocarriles de Zaragoza (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 27 de abril de 1862, y Mateu, 1996). En 1868 va a Zaragoza y, además, se le comisiona para verificar los estudios de un canal para conducir agua del Ebro al Turia (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 5 de septiembre de 1869). En 1873 se le intenta destinar a Gerona, plaza a la que renuncia (Martín-Retortillo, 1999). A partir de ese año, hasta su muerte, dirige el Canal Imperial de Aragón, para el que obtiene autonomía del Estado en el mismo año de mano de Eduardo Chao, ministro de Fomento en el Gobierno de la I República dirigido por Nicolás Salmerón. Se considera ejemplar su trabajo en este organismo (Casas y Vázquez, 1999).

Mariano Royo desarrolla en sus años iniciales una importante actividad en el Alto Aragón. Dirige varias carreteras, como la de Huesca a Lérida, en la que destaca el diseño y la construcción del puente colgante de Lascellas. También realiza la de Sallent y la de Panticosa a su balneario, así como la construcción y la reconstrucción del puente de Murillo de Gállego. Interviene igualmente en el proyecto del ramal de ferrocarril a Huesca (Moneva, 1900) y en el proyecto inicial del Canfranc (Alvira, 2018: 62).

Además de su trayectoria profesional, fue diputado en Cortes, aunque se dice que poco activo (Ferri, 2015). Miembro de la Real Sociedad Aragonesa de Amigos del País, fue promotor y director de la Junta Técnica de la Exposición Aragonesa de 1868 en Zaragoza, donde también aparece el ingeniero oscense Hermenegildo Gorría. Royo es también promotor de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza e impulsa la construcción de azucareras. Escritor sobre las bondades del regadío, tanto en *La Campana de Huesca* como en la *Revista de Obras Públicas*, en 1869 inicia la publicación de sus *Cartas sobre riegos*. Reeditadas varias veces, han sido glosadas por Martín-Retortillo (1999).

Inició joven su actividad escritora. En 1853 ya escribió sobre el aprovechamiento de aguas (Royo, 1853). Luego actuó como director de *La Campana de Huesca* y fue el probable autor de muchos de sus artículos y editoriales. Este periódico, junto con *El Eco de los Libres*, figura entre las primeras publicaciones periódicas oscenses. El segundo, ligeramente anterior en el tiempo y de corta duración, fue dirigido por Francisco García López, quien aparece como tal ya en la portada del primer número. Este abogado y político republicano oscense fue, unos años más tarde, promotor del también fallido proyecto del canal del Sobrarbe, sucesor del proyecto del canal de la Princesa (Cuchí, 2019).

*La Campana de Huesca*, luego *La Campana*, tuvo una mayor pervivencia. En sus páginas hay que releer con cuidado bastantes números para encontrar el nombre de Mariano Royo. En la mayoría de ellos solo figuran Juan Benedet o Pablo Usón como administradores y Jacobo María Pérez o Pedro Lafarga como editores responsables. Es evidente, sin embargo, que en un ambiente como el altoaragonés sería suficientemente conocido a nivel público quien estuviera al frente del periódico. Así, Del Arco (1952), en su trabajo sobre la prensa del Alto Aragón, cita a Royo como director. Y, por supuesto, bien sabía la autoridad gubernativa quién era el director de la publicación, como se verá a continuación.

### Mariano Royo, *La Campana de Huesca* y el gobernador civil

Un análisis detallado del contenido de *La Campana de Huesca*, que inicia su publicación el 7 de noviembre de 1854, a poco de la Vicalvarada y a favor del general Espartero, sobrepasa el cometido del presente artículo. Pero es una fuente interesante sobre proyectos de obras públicas provinciales. Ya en el primer número, en segunda página, hay un artículo sobre informes franceses que consideran los puertos de Gavarnie (*Gabarnia*) y Canfranc como únicos accesibles para el paso del ferrocarril central del Pirineo, antecedentes de la decisión posterior. El tema crea polémica entre el anónimo autor y otro solo identificado como “C. C. C.” sobre la conveniencia de utilizar canales o ferrocarriles para el transporte. Incluso se aduce que los trenes a través del Pirineo facilitarían una nueva invasión francesa. En el periódico abundan los trabajos con un elevado nivel técnico y enfocados a crear opinión sobre determinadas obras públicas.

Sin embargo, Royo no aparece hasta el número del 5-6 de enero de 1855 con un escueto texto: “el señor don Mariano Royo. Ingeniero civil de la provincia, ha salido para Zaragoza a hacerse cargo de la dirección del distrito, durante la ausencia del señor Arnao”. En ese mismo mes se inicia una serie de artículos sobre vías de comunicación en el Alto Aragón, el primero firmado por “M. R.”. En marzo se indica que Mariano Royo, director del periódico, ha regresado a Huesca. El 12 de mayo ya firma un editorial. El 21 de junio el editor responsable es llamado al despacho del gobernador civil, León de Mateo, y preguntado por el escribano del Juzgado Especial de Hacienda por un editorial de *La Campana* del mismo día que se centraba en el amiguismo de los puestos en dependencias públicas del Ministerio Madoz. Consecuencia de ello se dice en *La Campana*:

el fundador, aunque ya alejado de la dirección, tuvo que alejarse de esta población para precaver que sus adversarios lo tomasen en lenguas. Nuestro actual director, ingeniero civil de la provincia,



e hijo de ella, consagrado hace cinco años a promover cuantos proyectos podían sacar al Alto-Aragón del aislamiento, en que los unos y los otros lo han ido dejando, también se intentó alejarle de esta capital so pretextos frívolos, que deberían teñir de rojo carmín las mejillas de los en mal hora dieron tan funesto consejo. [...] don Jacobo María Pérez, editor responsable, ha sido separado, por el señor gobernador, de la plaza de escribiente que venía desempeñando en la tesorería de la provincia.

En esta línea, el 22 de junio de 1855 León de Mateo, gobernador civil de Huesca, inicia un expediente a Mariano Royo. Su escrito al ministro de Fomento señala que “hay prevenciones altamente desfavorables respecto a su conducta política [...] se ha constituido en Director del periódico titulado *La Campana* [...] y no perdona medio alguno de zaherir los actos de funcionarios dependientes del Gobierno con la más embozada malicia”. El gobernador incluso llama a Royo a su despacho, lo conmina sin éxito a rectificar en veinticuatro horas e intenta alejarlo de la provincia mientras el jurado dicte su fallo. Este lo hace muy rápidamente. En el editorial de *La Campana* del día 28 del mismo mes se informa de que el jurado (Manuel Goded, Miguel Mompradé, Mariano Galindo, Mariano Lasala, José Buil, Pablo Llanas, Francisco Pérez, Bernardino Boned y Francisco Pueyo) declaró por unanimidad “no haber lugar a la formación de causa”.

El expediente personal de Royo (ACMF, ES.28079/03 / Expedientes personales, legajo 6576) es mucho más explícito. El proceso administrativo siguió su curso y fue informado por el Distrito de Zaragoza del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, donde un primer escrito firmado por Ángel Clavijo de 1 de julio señalaba que los motivos eran “puramente políticos” y que no era posible destinar a otro ingeniero a Huesca. Más información se obtiene de un segundo informe *reservado* de Ángel Clavijo dirigido al director general de Obras Públicas con fecha 2 de julio. Señala este que la jerarquía provincial se había relajado durante los sucesos de 1854 con el inicio violento del bienio progresista y el nombramiento de Baldomero Espartero como presidente del Consejo de Ministros, “y por algún tiempo preponderó e influyó notablemente el elemento republicano”. Como consecuencia se disolvió la Junta de Gobierno de Huesca y se procedió a la separación del gobernador Felipe Ariño y al nombramiento en su lugar del diputado Francisco de Paula Márquez:

Este funcionario intentó por todos los medios posibles introducir el orden en la administración; apartar del gobierno de la provincia las influencias democráticas y dirigir la opinión de Huesca y de los demás pueblos que representase los verdaderos principios progresistas y que inculcase a los ciudadanos las ideas de orden y respeto a las autoridades [...] Este fue el origen y fundamento de la aparición del periódico titulado “La Campana” [...] que habían de matar y exterminar la mala semilla esparcida por otro periódico democrático que se había publicado anteriormente con el título de “Eco de los libres”. Desde aquella época “La Campana” ha continuado la misma marcha y ha seguido defendiendo siempre los actos del Gobierno central y atacando con la mesura y templanza, que no suele ser muy común en periódicos de provincia a otra publicación democrática que salió a la luz con el título de “La Revolución” y que como otros diarios de su color se ha distinguido por sus ataques al general Espartero y al ministerio que preside. Existiendo dos diarios políticos en una población tan pequeña, la polémica era consiguiente, y el gobernador actual Sr. D. León de Mateo, es voz autorizada, que se decidió protector de la Revolución por no ponerse de frente con un diputado de la montaña que a la sazón se halla en Huesca y que figura como director del diario democrático.

El informe sigue:

El ingeniero D. Mariano Royo es altamente apreciado en la capital y en toda la provincia por sus ideas políticas y por sus compromisos en el actual orden de cosas [...]. Distinguido y notable desempeño de sus obligaciones como facultativo del ramo de obras públicas [...] El cuerpo de Ingenieros de caminos tiene que agradecer al Sr. Royo la aventajada y distinguida reputación de que goza en aquella comarca.

En otro informe reservado a la misma autoridad del ingeniero Jacobo González Arnao, además de confirmar algunos de los puntos anteriores, se señala que el gobernador retiene 19 000 duros necesarios para reparar el camino de Jaca y Panticosa y que tal vez sea esta la causa de la posición de Royo. Evidentemente, el expediente no prosperó (Martín-Retortillo, 1999).

El 12 de agosto el gobernador civil fallece inesperadamente. El día 21 el periódico informa en primera página de que “Ha regresado a la capital el director de este periódico Don Mariano Royo, y desde hoy vuelve a ponerse al frente de la redacción”. El 18 de septiembre se le propone como candidato por el Partido Liberal para diputado en Cortes, en sustitución de Fulgencio Navarro, muerto de cólera en Madrid. El 29 se confirma. El 13 de octubre deja la dirección del periódico “por exigirle así sus muchas y perentorias ocupaciones”. *La Campana* le agradece su prudente tesón. El número del 16 de octubre se acompaña de un manifiesto de Royo, a página completa, donde renuncia, tras una primera elección indecisa, a favor de Antonio de Larrúa, preferido por Baldomero Espartero.

Desde luego, Mariano Royo era bien conocido y apreciado en el Alto Aragón. Baste ver las ciento treinta y dos firmas, “de los mayores contribuyentes de la provincia”, que acompañan a un escrito firmado el 6 de febrero de 1857 solicitando que no se le traslade a Granada después de seis años como ingeniero provincial en Huesca.

## RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA DEL CANAL DE LA PRINCESA

A pesar de lo indicado por Sánchez Giménez (1985), parece evidente que hubo un proyecto completo que contó con los correspondientes informes del gobernador civil, el ingeniero, la Diputación y la Junta de Agricultura Provincial de Huesca, así como de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Por Real Decreto de 11 de octubre de 1855 (*Gaceta* del día 12) el proyecto del “canal de la Princesa de Asturias” obtuvo la concesión, contaba con reconocimiento de utilidad pública y concesión definitiva por noventa y nueve años.

*La Campana* del 19 de octubre da noticia de la concesión definitiva, comunica que el concesionario tiene que depositar una cantidad igual al 5 % del valor presupuestado y desea “vivamente que no siga la marcha de tantas otras que no pasaron nunca de proyectos”. Las obras debían empezar en el plazo de seis meses desde la autorización y habían de estar acabadas en cinco años (*La Iberia*, 12 de octubre de 1855; *Diario Oficial de Avisos y La España*, del 13 y el 16 de octubre del mismo año). La concesión, rubricada “de la real mano”, que lleva la firma de Manuel Alonso Martínez, aparece en el *Boletín de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia* (Miquel y Reus, 1855: 329-331). El presupuesto era de 19 033,643 reales. Se le aplicaban los efectos de la