

Esteban de Garibay, fueron enterrados en la Capilla Mayor de San Francisco, Madrid.

**PROYECTO Y REALIZACIÓN.**—De la extensa correspondencia publicada por Cabanes como apéndice al suyo, no se desprende la existencia de obras (salvo el paso de Alfanzira, tallado en roca) muy importantes ni costosas. En esencia consistía, dada la suficiencia del caudal del río para la navegación, en: salvar las numerosas presas sin destruirlas, mediante «carreras» (especie de aberturas en canal descendente, suavizando el salto); «carrerones», mayores que aquéllas y con compuertas para aprovechar el agua los molinos mientras no se navegase; estrechar el cauce del río con muros y empalizadas en aquellos sitios en que, «por venir las aguas derramadas», faltaba profundidad, o sea, en los vados y división en brazos, cerrando los de menor caudal o más difícil paso; limpiar de piedras considerables el fondo, de vegetación excesiva los márgenes e islas, y la eliminación de graveras o areneras que estorbasen, bien directamente o bien por acción de la propia corriente encauzada a tal fin. Lo más importante no era, paradójicamente, el acondicionamiento del cauce, sino la construcción de un camino de sirga de 6 pies de ancho, siguiendo la orilla y «empesquerado», como decía Antonelli, o sea, afirmado con losas de pizarra puestas de canto, obra sin duda costosa que no debió terminarse por completo sino aguas abajo de Talavera la Vieja, donde aún se conservan bastantes restos, quedando el restante camino hasta Toledo sin empedrar.

Mediante este camino de sirga se halaban, río arriba, las embarcaciones amarradas a caballerías, y en ocasiones se utilizaba el remo o la vela, o incluso pértigas en los sitios de poco fondo. Las presas se subían con cabrestantes.

Otras obras del proyecto era los muelles o embarcaderos, y los mesones en sitios poco frecuentados para reposo y descanso de los navegantes. Estos últimos se autorizó a los particulares su erección; pero no parece se llegaron a construir. Constan noticias de que en Toledo hubo muelle y «contramuelle», sin duda junto al Puente de San Martín, con orilla baja y terreno de uso público por ser abrevadero de ganado. Sus obras debieron ser muy medianas, tal vez de madera, no quedando restos de ellas. El Padre Burriel dice que aún existe en la huerta la «Plazuela de las Barcas», llamada así por ser el sitio donde se recibían; pero no hemos localizado el lugar.

Debieron existir al menos embarcaderos provisionales en Talavera, Herrera y Alcántara, pues consta el embarque en estos puntos de diversas expediciones. En Abrantes, donde enlazaban las obras con el tramo, de antiguo en servicio, hasta Lisboa, se utilizaban las instalaciones ya existentes.

Se ejecutó en tres tramos sucesivos: Abrantes-Alcántara, iniciado en Julio y terminado en Noviembre de 1581; Alcántara-Talavera la Vieja, ordenado ejecutar por Felipe II el 21 de Agosto de 1584 y comenzado el 11 de Septiembre de 1584, terminado en 1585; y Talavera-Toledo, ordenado por la misma Real Cédula y que se inició en Julio de 1586, terminándose en Enero de 1588, siendo inauguradas solemnemente en la tarde del día 31 de Enero con asistencia de numeroso público, franciscanos y agustinos, y el Párroco de S. Martín con clérigos de su parroquia, en procesión, quien bendijo las siete barcas que integraron la primera expedición (primera desde Toledo, pues el primer tramo era navegado desde 1582). Fué ésta dirigida por Cristóbal de Roda y se utilizaron marineros de Abrantes, por no haberlos en Castilla con la necesaria pericia.

Por consiguiente, Antonelli no llegó a presenciar la consecución de sus afanes sino durante mes y medio a lo sumo, suponiendo que no estuviera ya enfermo el día de la inauguración y por tal causa no conste su asistencia. Siendo, como lo fué, alma de la empresa, tal pérdida fué fatal para ésta, como luego veremos.

**PRESUPUESTO.**—No se hizo presupuesto previo a la ejecución, al modo actual. Antonelli debió comunicar a Felipe II el coste total, calculado por el «grosso modo» (por ejemplo: del Puente de Alcántara de Toledo, a Aranjuez, 12.000 ducados; obras del Manzanares, 30.000); autorizándose por el Rey su ejecución, sin indemnizar por cierto a los propietarios afectados. Lo que hoy llamaríamos expropiación forzosa se hizo sin compensación económica ni

apenas protestas, tal vez por respeto a una decisión real o por falta de títulos de propiedad. Sólo se gestionó por el mismo Antonelli una compensación por destruir el «cañero de Abrantes», dispositivo que impedía el paso de pescado río arriba y, por tanto, de barcas, y a cuyo posible pago no debió ser ajeno la reciente incorporación de Portugal. Asimismo se conserva noticia de un pleito seguido a instancias del propietario de una aceña en Alcántara, cuyo resultado ignoramos, aunque se llegaron a pagar costas de él con cargo al proyecto. Corrobora la suposición de haberse omitido un presupuesto previo y detallado el que Antonelli pensase y ordenase «empesquerar la Xirga» cuando ya iba mediado el primer tramo.

En todo caso se previó que el coste sería elevado; y tras varias libranzas de Felipe, las Cortes de Madrid de 1583-85 concedieron, a propuesta de los Procuradores de Guadalajara (¿por qué Guadalajara?) un «servicio» de 100.000 ducados, o sea lo que hoy llamamos un crédito extraordinario, en forma de repartimiento por municipios, en el que correspondían a Toledo 1.300.000 maravedises y a Talavera de la Reina 170.000. Si el gasto excedía del «servicio» sería sufragado este exceso por la Caja Real, o sea con cargo a los ingresos ordinarios.

Cabanes obtiene, a base de las cartas de Antonelli y cuentas de los distintos depositarios de fondos, la cifra total de 1.194.712,28 reales de vellón gastados. Tal cifra, según los documentos que concretamente señala y publica, no la vemos suficientemente clara en el primer trayecto, que calcula Antonelli en 14.400 ducados de gasto habido y que, sin motivo aparente, parece estimar Cabanes como ducados de 28 reales de vellón; sumando esta cantidad al total de las cuentas rendidas, muy minuciosamente, por los Pagadores de los tramos siguientes (Alcántara-Talavera la Vieja, 343.095 reales; de ésta a Toledo, 433.617,17 rs. vn.), arroja el total antes expuesto. En todo caso los datos son dudosos, pues estimando que el coste del primer trayecto sea otro tanto en ducados ordinarios (= 11 rs. vn.), carga Antonelli esta cantidad a «sola la obra del agua», excluida por tanto la sirga, mucho más costosa. Existen, además, partidas que no son imputables a la obra en sí, como el viaje de Antonelli al Guadalquivir para reconocerle, no incluyendo en cambio los sueldos de éste y de su sobrino Cristóbal, al parecer abonados de las arcas reales como empleados fijos del Rey; ni los barcos, que se «repartieron» a las ciudades ribereñas, sufragados por sus Municipios. También se advierte que, fallecido Antonelli, se deterioraron rápidamente muchos de los pasos practicados, sin duda por la provisionalidad de las instalaciones, tal vez por la prisa urgida sin cesar por Felipe II. En resumen, y estimando una compensación de cargos y datas indebidas, y con una obra no definitiva salvo en el primer tramo, podemos hacernos una idea del coste total si aceptamos la cifra hallada por Cabanes e intentamos su transformación en moneda actual, operación que creemos factible (con todo género de salvedades desde luego) partiendo de un curioso dato contenido en la Relación formada por Juan Bautista en 1581.

Dícese en ella, para encomiar las ventajas de la navegación, que una carga de pan, que son «cuatro hanegas de la pramática», cuesta en Castilla 4 ducados, y piden los traficantes 10 por ponerla en Portugal. Es decir, 6 más por transporte a lomo. Luego a ducado por fanega de trigo (no es de suponer se refiera a pan cocido para llevar a Portugal) y asignando a cada fanega castellana de trigo un peso medio de 44 kilogramos, como actualmente el Servicio Nacional del Trigo abona 5,50 ptas. por kilo (también como precio más común), resulta que el ducado equivale a 242,00 ptas. Si el coste total de la obra antes citado se reduce a ducados, a 11 reales por uno, son 108.610 ducados, equivalentes a 26.283,620 ptas. Repetimos: con toda clase de salvedades. No es muy elevado, ¿no es cierto?

(Continuará).

