

UN PROYECTO OLVIDADO

III

Por JULIO PORRES (1)

REACCIÓN ANTE EL PROYECTO.—Cabanes recoge este criterio, que también admitió D. Antonio Martín Gamero, explicándolo como reacción de Toledo contra Felipe II, por el traslado de la Corte a Madrid. Pero el Conde de Cedillo, tan metucioso investigador como desfacedor de leyendas, en su Discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia (1901) impugnó, con razonables argumentos y documentación fehaciente, la existencia de tan cerrada oposición toledanista, probando, por el contrario, con las actas de las Cortes de Madrid de 1584, que nuestros Procuradores defendieron obstinadamente el proyecto, votando el «servicio» propuesto por Guadalajara e insistiendo siempre en que se permitiera transportar por el río todo género de mercancías, de cualquier origen y no sólo las procedentes de Portugal, como pedían otros Procuradores capitaneados por los de Sevilla, al preveer éstos sin duda probables perjuicios de tal tráfico fluvial para el existente por el Guadalquivir, importante fuente de beneficios para su ciudad. Por consiguiente, está definitivamente aclarado el apoyo oficial de nuestro Municipio.

Utiliza Cedillo como segundo argumento lo manifestado por Antonelli, en sus cartas al Rey de 23 de Enero de 1582 y al Secretario de Guerra Juan Delgado, en Enero y Febrero de 1582. En ellas encontramos, no obstante, que no todo era alborozo por la navegación, entre los toledanos particularmente; pues Antonelli, principal realizador, si no creador del proyecto, siempre cita entre los convencidos de su utilidad, a los de «buen entendimiento» o «de buen juicio». Si estas frases no son alabanzas disimuladas a los que se impresionaron favorablemente por la obra, pueden muy bien indicar que sólo las personas ilustradas lo veían con buenos ojos. Ya Garibay, exagerado desde luego, menciona como único partidario a Juanelo Turriano; pero aún hay más indicios de una divergencia de opinión, incluso entre los Consejeros de Felipe, al decidir éste que Juan de Herrera, el artífice de El Escorial, acompañase a Antonelli en su viaje fluvial Madrid-Alcántara, o al menos cambiase impresiones con él sobre las obras, decisión que debió inquietar a nuestro napolitano, motivando una carta al Rey (17 Febrero 1582) exponiéndole sus servicios durante treinta años, sus trabajos y «remuneración de cabador». Latía en estas frases una mal disimulada alarma que supo captar Felipe II, quien, en una de sus características notas ológrafas, ordena se le escriba que «Herrera no le quitará ninguna honra, y que antes me ha escrito mucha satisfacción de él y que ha asegurado siempre que Juan Bautista saldría con ello, aunque había y hay muchos que lo dudan», a convencer a los cuales se encaminaba el dictamen de Herrera por ser Antonelli parte interesada.

Luego si el mismo Antonelli, interesadísimo en su ejecución, no halla el apoyo unánime, que no habría callado de existir; si Garibay, exagerado, pero posible portavoz de un sentir popular, expone que éste le era contrario, aun siendo él un convencido de su utilidad según manifiesta; y si Felipe II dispone de un perito imparcial examine el caso, no para convencerle a él, que ya lo estaba y no sólo

había adelantado fuertes sumas, sino que se embarcó él y su familia, con Antonelli, desde Vaciamadrid a Aceca en 1584, sino con la finalidad de convencer a los enemigos de su realización efectiva, que le intentaban disuadir o al menos exponían sus dudas al mismo Rey, es evidente la existencia de una oposición considerable, aun cuando sus argumentos no hayan llegado a nosotros, como es de esperar después de la decisión definitiva del Monarca.

En resumen, creemos como más exacto deducir que si bien el Municipio era claro partidario de la navegación, y famosos ingenios de la época (Herrera, Ambrosio de Morales, Turriano, Garibay mismo, etc.) lo apoyaban, en cambio la opinión popular no estaba muy convencida. No sólo entre los toledanos, sino entre los palaciegos, tal vez éstos ganados a la causa de Sevilla, opositora natural. Por ello se realizó y sostuvo mientras hubo apoyo real, pero cesó totalmente cuando éste se apartó del asunto, obstaculizándose libremente los pasos por los propietarios de presas, molinos y batanes, sin que fueran sancionados no obstante impedir una obra patrocinada por el mismo Monarca, sin duda advirtiéndole que el interés de éste por ella era ya mucho menor.

Con su característico bien decir, expresa Marañón su opinión sobre este punto, basada al parecer en los datos expuestos por Cedillo, diciendo que «los toledanos levantaron arcos y organizaron sus consabidas procesiones con motivo de la navegación del río, aunque, siguiendo su costumbre, no se ocuparon de llevar adelante el proyecto y aun hicieron todo lo posible por hacerle naufragar. Les gustaban más los poetas que cantaban que en el Tajo había ninfas y montones de arenas de oro, es decir, quimeras» (El Greco y Toledo, pág. 36). Compartimos su opinión en el párrafo que precede al subrayado, pues responde a los datos históricos que conocemos (si bien sólo debe admitirse con respecto a una parte de la población) y a la, por desgracia frecuente, reacción de frialdad de los toledanos ante las empresas beneficiosas para la comunidad. Pero no conocemos dato alguno que apoye lo subrayado, pues de los reconocimientos e informes de 1594 y 1610, se deduce que las presas se habían cerrado por «los molineros» desde Toledo a Alcántara, y no creemos que todos fueran vecinos de Toledo ni aficionados a las lecturas poéticas. Su reacción fué simplemente la lógica de quien ha visto trastornada su industria sin compensación alguna: en cuanto le es posible, vuelve las cosas a lo que estima su verdadero lugar. Los toledanos es cierto que no fletaron inmediatamente numerosas embarcaciones para transportar sus mercancías, pero tampoco lo hicieron los talaveranos, cacereños ni de ninguna otra región; ni la provisionalidad de las obras, soledad de las riberas y la inexistencia de técnicos en la navegación era para animarles.

Existía, a más de las causas apuntadas, otra que no hemos visto citar hasta ahora, y de importancia a nuestro juicio. El tráfico de mercancías o de viajeros, a cuyo servicio se enderezan las vías de comunicación, no nace por disposición oficial ni porque se efectúen unas obras. Surge

(1) (Continuación)

