

espontáneamente, sirviendo a una necesidad o posibilidad de cambio de productos. La orden oficial puede marcarle una ruta, favorecer u obstaculizar su desarrollo y medios de efectividad; pero si esa necesidad de tráfico no existe o si es insignificante, difícilmente podrá crearse por Real Orden. No es imposible, desde luego, que surjan tales necesidades y tales transportes al advertir un nuevo o mejor camino; pero el completo éxito de una nueva vía sólo se obtendrá si sirve a una necesidad preexistente, o si se completa con las explotaciones agrícolas o industriales que la han de utilizar. Y en 1581, o no existía o se desarrollaba mejor por otro derrotero. El principal tráfico que la navegación del Tajo hubiera facilitado, era el de la meseta castellana con Portugal; pero el intercambio económico de castellanos y lusitanos debía ser casi inexistente entonces, o tan poco importante como creemos que es ahora. No existía gran tráfico mutuo de productos, ni industrias complementarias en sus economías respectivas, y no había, por consiguiente, nada que justificara y diera vida suficiente a la arteria creada por Felipe II. No negamos que hubiera podido surgir en el futuro, pero tampoco parece probable. Y el tráfico interior habría de limitarse a una serie de ciudades, salvo Toledo, de escasa importancia, con la «autarquía» económica común entonces y una zona muy escasamente poblada.

Por todo ello, creemos que si tal necesidad hubiera existido, se hubiera satisfecho, aun rudimentariamente, mucho antes de Felipe II; y después de facilitarla Antonelli con la ejecución del proyecto, hubiera prosperado, pese a la indiferencia toledana o la obstrucción de Sevilla. No queremos con ello justificar a los toledanos por su desinterés, si es que existió, no exclusivo tampoco de ellos. Del proyecto sólo podían derivarse ventajas para nuestra ciudad; pero tal vez no tenían mercancías que transportar, o no entraba en la mentalidad de la época enviarlas por camino acuático, y las procedentes de América tenían ya su ruta elegida a través del Guadalquivir. Y mientras el comercio e industria toledana (floreciente entonces, según los que han investigado los gremios de la época) prefirieron seguir las rutas antiguas, esa minoría escogida, que adopta las nuevas ideas y las infunde en su contorno, prefirió seguir discutiendo, bizantinamente, sobre la próxima justa literaria o la más reciente producción de Domenico.

III

PROYECTO CARDUCHI-MARTELLI.—Pocas noticias quedan de este intento, debido sin duda al Conde-Duque de Olivares, que no olvidaba su anterior idea de 1623 y que resucita la idea de Antonelli en 1641 con vistas al transporte de artillería para la guerra de Portugal. Se inició el reconocimiento del río, verificado por mandato de Felipe IV por Luis Carduchi, autor del nuevo proyecto, que se titula Matemático de Su Majestad, y tal vez pariente de los pintores de igual apellido; Julio Martelli, ingeniero, y el Abogado toledano Eugenio de Salcedo, en calidad de conecedor del río. Se inició el 24 de Febrero de 1641, embarcándose en Toledo y llegando a Alcántara el 16 de Marzo; invirtiéndose en navegación efectiva 14 días. Se levantó un diseño del estado del río, presas y pasos peligrosos, que pudo obtener Cabanes del archivo del Conde de Santa Coloma, actualmente en el Museo de la Hermandad, y que publicó unido al suyo en 1829; siendo su principal novedad (encaminada a salvar las dificultades encontradas para el camino de sirga en 17 leguas anteriores a la desembocadura del Tiétar), un canal que desviaba las aguas del río en el sitio de Silos, con un trazado de legua y media hasta el arroyo Alcañizo, afluente de aquél, volviendo al Tajo por el mismo Tiétar; idea ésta de Salcedo, estimada como factible por Carduchi después de los cálculos efectuados con «instrumento geométrico». Proponía también desbaratar las presas perdidas y reedificar las carreras ejecutadas por orden de Felipe II en las que estuvieran aún en uso, haciendo en ellas «inclusas» o «usando

de algún ingenio» que no describe, si bien expone al Rey que tiene algunos dibujados, «muestra de cosas mayores»; curioso *farol* que incita a la sonrisa.

Datos interesantes son que la navegación desde Alcántara a Lisboa continuaba, por cuya causa no hizo el dibujo sino hasta aquella ciudad desde Toledo; y que el propósito del Conde-Duque, resucitador de la idea, era seguir la navegación hasta la Casa de Campo... nada menos. Tanto el ordenador como el técnico, no pasaron de los proyectos a las realidades, y el río siguió su curso sin alterarse por nuevas obras.

Cabanes atribuye este abandono a la falta de dinero y, desde luego, éste no sobra entonces ni desde mucho antes, sino todo lo contrario. Pero si recordamos los sucesos inmediatamente anteriores y posteriores a 1641 (sublevación de Cataluña, 1640-1642-1658; separación de Portugal, iniciada en 1640 y la guerra subsiguiente hasta 1668; pérdida del Rosellón; intento de separación de Andalucía, del Duque de Medina Sidonia en 1641; guerras en Flandas y en Milán; caída del Conde-Duque en 1643) que hacen de aquel período el más catastrófico quizá de nuestra «historia grande», comprenderemos que la navegación fluvial del Tajo era una simple futesa comparada con tales acontecimientos. Sencillamente, fué olvidada.

IV

PROYECTO DE SIMÓN PONTERO.—En el oasis de paz y reformas razonables que es a nuestra Historia el reinado de Fernando VI (casi pudiera decirse que es la época de «menos política y más administración»), se saca de nuevo al terreno de las posibilidades la navegación del Tajo. Y por cierto con un propósito decidido de realizarla, aunque pecara por exceso. El Alcalde de Casa y Corte don Carlos de Simón Pontero, comisiona en 1755 al Arquitecto «civil y militar» y socio de la Real Academia de Barcelona D. José Briz y a D. Pedro Simó Gil, para que reconozcan y estudien las posibilidades de hacer navegables el Tajo, desde su nacimiento, el Guadiela, Jarama y Manzanares (éste desde El Pardo); teniendo a la vista los proyectos de los Grunemberg y de Carduchi. Así lo hicieron, por lo que al Tajo concierne, desde el 15 de Julio de 1755, y a continuación los demás, siendo sumamente curioso su informe, con observaciones pintorescas y hasta infantiles; algunas propias de la época, como es su predilección por las morenas (que volvemos a encontrar en el «Viaje» de Ponz, que en todo lugar deseaban se plantasen, y sus incidentes con los molinos de propiedad eclesiástica, como en Bolarque, así como sus predicciones de próxima extinción de Talavera, por el paludismo originado en la presa de los Jerónimos, admirándoles la tolerancia con que lo sufría la villa; o la opinión que les merecieron los vecinos de Toledo, «gente que todo lo quisiera del Cielo, sin darse a partido con el ingenio ni el trabajo». Las obras que proyectan para remediar los malos pasos van, desde minar las fuentes para que produzcan doble o triple caudal (resultado seguro según ellos), suprimir acequias, desviaciones o retenciones de arroyos utilizados en regadíos, para aumentar el agua fluyente, etc. En Toledo salva su proyecto la hoz del río «cortando por lo sano», o sea desde Safont a la Venta de la Esquina, con un canal que sirva para regar además y que no perjudique con obras a los numerosos molinos, si bien no indican cómo el río facilitará a la vez agua para riego y navegación por el canal y para mover los molinos en el cauce antiguo.

Complemento de este informe fué un dibujo del río de 200 varas de largo (también reproducido por Cabanes) y un «papel de reparos» (o sea de reparaciones) formado por Simó y Briz, enumerando las obras a realizar, entre ellas el consabido camino de sirga, motivando un proyecto o «papel instructivo» de Simón Pontero, impreso en 1756, para los que quisieran interesarse en la navegación y participar en la compañía a formar. (Continuará)

