

# UN PROYECTO OLVIDADO

II

Por JULIO PORRES (1)

**ORGANISMO ADMINISTRATIVO.**—Pese al escaso tiempo de funcionamiento, se montó una pequeña maquinaria técnico-burocrática que, como suele ocurrir, sobrevivió a la navegación efectiva. Preveía Antonelli, sin duda para evadirse de la maraña de jurisdicciones existentes, crear otra nueva para la navegación, encomendada a un «Magistrado de la Navegación» como el de la Mesta, a modo de Director supremo de ella, auxiliado por Cabildos y Justicias en las ciudades donde la hubiese y proponiendo a Felipe se proveyera aquel cargo con Virreyes, Corregidores o Gobernadores, quizá por captar la reacia voluntad del clan o familia del designado. El Rey nombró al parecer solo un Veedor de la Navegación y Receptor de las Barcas (el Jurado de Toledo Diego de Castroverde), y un Maestro Mayor (Antonelli hasta su muerte, luego Andrés García de Udiás hasta 1603 y, al inutilizarse éste por edad, su hijo del mismo nombre, nombrado ya por Felipe III, titulado también Aparejador de las Obras; quien seguía en el cargo en 1610, compartiéndole a veces con Cristóbal de Roda). Asimismo parece existió un cargo de Juez, que actuaba como tal en 1595 y tal vez continuaba en 1602; y un Depositario General en Toledo, creado durante las obras y que desempeñó Antonio Ximénez, cargo que persistía en 1603. Durante la ejecución del proyecto fué Juez-Ordenador de Pagos el Corregidor de Alcántara (Doctor Guillén, quien sustituyó al Licenciado Guajardo) y era auxiliado por un Escribano fijo (Juan de Madrid) y otros accidentales.

**DESARROLLO DE LA NAVIGACION.**—Tropezó ésta desde sus comienzos con bastantes dificultades, especialmente en el trayecto Alcántara-Toledo. En primer lugar, faltaban marineros prácticos en Castilla, utilizándose portugueses, entrenados ya en el sector que se navegaba antes del proyecto, o sea de Lisboa a Abrantes (es curioso en cambio notar que para las obras de la parte portuguesa hubieran de llevarse cuadrillas castellanas, por rendir tres veces más que los naturales de aquellas riberas, según dice una carta al Rey de Antonelli). Para facilitar los viajes se reunían en grupos las barcas, lo más numerosos posible, con el fin de obviar la escasez de prácticos en salvar las presas, ayudarse mutuamente y suplir la despoblación de las riberas, que hacía imposible acudir en busca de ayuda o mantenimientos, por no construirse los almacenes y posadas previstos por Antonelli. No se navegó en gran escala ni con carácter regular, aunque sí en repetidas ocasiones. Se transportaba a Toledo desde Lisboa cobre, sábalos (sardina arenque) y especias, que llegaban en buen estado; y en sentido contrario trigo, a Abrantes especialmente y a Lisboa; forzados a galeras (hasta 110 en 6 barcas en una ocasión, con 50 fanegas de trigo) y soldados, siendo organizada personalmente una nutrida expedición por Antonelli, de estos últimos, en 1582, que embarcaron en Herrera, utilizando 35 barcas en varios viajes y que transportaron 20 compañías, mandadas por el Maestro de Campo D. Francisco de Bobadilla y el Condestable de Navarra, con sus oficiales y sargentos, cuyo número total ascendió a unos 2.000 hombres. Se invertía en navegar río abajo 10 días desde Toledo, mas otros 7 en repuestos, transbordos y paradas diversas. Se hicieron también portes a particulares, al precio de una blanca por arroba y legua.

Los viajes oficiales fueron desde luego los más numerosos y, en el trayecto completo, los únicos al parecer. Se procuraba sin embargo acreditar la navegación (constante-

mente se envían propuestas al Rey con este propósito) e incluso rodearla de artificios propagandísticos; ejemplo de ello es la carta del Jurado Castroverde a Felipe, comunicándole la llegada en 1588 a Toledo de 6 barcos procedentes de Abrantes, disponiendo se engalanaran, efectúesen disparos de arcabuz y sonaran músicas. No se logró sin embargo la confianza y utilización popular apetecida, pues las obras se hallaban incompletas; no se corregían los deterioros, escaseaban marineros y no existían puestos de socorro en las riberas, siempre necesarios pero más aún por las frecuentes averías por impericia o desidia. Tampoco se construyeron más barcas que las destinadas a viajes oficiales, y éstas eran de mala calidad como construídas a la fuerza y con cargo a las ciudades, que procurarían

escatimar en su costo, desapareciendo también varias. Los mismos convoyes oficiales eran muy desorganizados, no sólo por faltar el técnico principal, sino por irregularidades como las denunciadas por el Doctor Guillén al Rey, que parecen verdaderos desfalcos en los caudales reales, destinados a la conducción de galeotes. No poco debió influir esta misiva en el ánimo de Felipe, en el crucial año de 1588 en que todo su interés se centraba en su principal proyecto que, al fracasar, arrastró en su caída, entre otras muchas cosas, la navegación fluvial desde Toledo.

En efecto, el golpe postrero no se hizo esperar. Como vemos la nueva vía era insignificante y onerosa, a más de desorganizada, sin poderla incrementar por la escasez de caudales, ya grave anteriormente, pero que se convirtió en catastrófica en aquella época. La formación de

la «Armada Invencible» (vencida por sí misma) obró como ventosa de los pocos que quedaban; entre ellos, los escasos consignados en la Caja de la navegación del Tajo. Por Real Cédula de 19 de mayo de 1588 impuso Felipe a la misma un juro perpetuo, y al quitar, sobre las Alcabalas de Toledo, de 450.000 maravedís, que supuso extraer de aquella 6.300.000 maravedises e imposibilitar el término de las obras y el mantenimiento de la navegación (si tenemos en cuenta que del «servicio» de 100.000 ducados sólo se situaron en la Caja de Toledo 40.000, satisfaciéndose en las obras del tramo 3.º 36.419, aunque se concentraran en ella los sobrantes de los otros dos sectores y las subvenciones para transportar forzados, no parece posible que poseyera en aquellos días mucho numerario). Pues bien: al cambio de 1 ducado por 385 maravedís supuso el empréstito forzoso muy cerca de 17.000 ducados. Debíó quedar no sólo exhausta sino empeñada, con solo una renta anual de 1.500 ducados que se invertirían en sueldos y paralizados los embarques de Toledo. Aún se efectuaron algunos, sin embargo, desde Alcántara, y se enviaron por el Monarca en 1593 otros 6.000 ducados para continuar la navegación mediante obras que había de realizar Andrés García.

Las dificultades fueron añadiéndose una a otra. Los barqueros cobraban por día, y no «a quiñón por viaje», pese a la propuesta del Doctor Guillén (cuyo sueldo, por cierto, era de 2 ducados diarios). Y saliendo con fondos insuficientes, al agotarse éstos se detenían los barcos y se enviaba gente por tierra a Toledo a por más, en ocasiones hasta 3 veces en un solo viaje, desorganización inconcebible y repetida. Una crecida extraordinaria del río desbarató varias de las obras, según nos dice el Conde de Cedillo; y los molineros colocaban obstáculos en las presas, e incluso las cerraban con obras de fábrica. En 1594 se nombró

(1) (Continuación)