

UN PROYECTO OLVIDADO

Por JULIO PORRES

I

Finalizaba el mes de Enero de 1582, cuando Juan Bautista Antonelli, ingeniero al servicio de Felipe II, desembarcaba en Toledo después de navegar Tajo arriba desde Alcántara; causando gran asombro y alboroto a los toledanos, quienes pocos días antes habíanse enterado de que el Rey Prudente quería convertir su ciudad en «puerto de mar», según el mismo Antonelli nos cuenta.

¿El Tajo navegable? ¿Toledo convertido en puerto?, se preguntarán algunos lectores. Pues sí, lo fué; aunque durante poco tiempo y con bastantes dificultades, no sólo por los insuficientes medios técnicos de la época, sino por la oposición de otras ciudades y particulares que se sintieron perjudicados; por la escasa confianza popular en tal medio de comunicación y, especialmente, porque el patrocinador de la empresa vió atraído su interés por problemas de mayor importancia nacional.

(No pretendemos descubrir, en la breve reseña que sigue, lo ya ampliamente tratado en libros, monografías y artículos periodísticos. Solo queremos recodar una empresa intentada y conseguida una vez, y renovada con nuevos proyectos, que no pasaron de tales, otras tres por lo menos, mediante un breve extracto de los datos que hemos podido encontrar. Datos incompletos sin duda, pero suficientes para sacar de nuevo a la luz un tema de gran interés para los toledanos).

Según el erudito P. Andrés Burriel, S. J. (cuya interesante figura, junto con la de los Palomares, padre e hijo, espera hace tiempo su biógrafo) decía en 1755, la idea primera de hacer navegable el Tajo se debió a los Reyes Católicos, junto con la elevación de aguas de río a Toledo. Con posterioridad a ellos cinco fueron las tentativas realizadas con el mismo fin: La de Antonelli, bajo Felipe II, en 1581; la de Carduchi y Martelli en 1641, reinando Felipe IV; la de Carlos y Fernando Grunemberg, bajo Carlos II; la de Simón Ponteron en 1755 y, por último, la de Cabanes, publicada en 1929; a más de cierto propósito (que no llegó a proyecto siquiera) reinando Felipe V. Dejando aparte este último, por no alcanzar estado real, y el de los Grunemberg, reducido a abrir canales entre Madrid y Aranjuez y este punto y Alcalá, de escaso interés por tanto para los toledanos y el menos viable, expondremos lo más sucintamente posible los datos conocidos sobre los cuatro restantes: el de Antonelli, único que se convirtió en realidad; los de Carduchi, Simón Pontero (el más amplio de todos) y el de Xavier de Cabanes, último de la serie.

II

Fué Juan Bautista Antonelli de Arinino un ingeniero militar italiano, natural del reino de Nápoles, según

Esteban de Garibay, venido a España en 1559. Sirvió 30 años a Felipe II, en los que intervino activamente en las fortificaciones de Cartagena (¿de Indias?), Orán, Mazalquivir y Valencia; construyó en Portugal varias plazas fuertes y castillos, y proyectó las defensas del Estrecho de Magallanes, de cuya ejecución se encargó su hermano Cristóbal.

Fortificó La Habana con los célebres castillos de El Morro y La Punta; participó en la toma de Setúbal (23 de Julio de 1580) y en otras operaciones de la guerra de conquista de Portugal, y a más del proyecto que ejecutó de hacer navegable el río Tajo, iniciado en 1581, redactó una «Propuesta sobre la navegación de los ríos de España» que elevó al Rey, y un libro inédito sobre «El Capitán General de Artillería». Murió el 17 de Marzo de 1588, en una posada de Toledo, haciéndose inventario de sus papeles por orden del Jurado Veedor de la Navegación del Tajo, según acta levantada por el Escribano Diego Sotelo, sumamente emotiva a pesar de la frialdad del documento público.

Tanto de su lectura como de las unmerosas cartas dirigidas a Felipe II, se evidencia que fué hombre entendido en su profesión, hábil diplomático, captador de voluntades y con toques de fino humor. Poseyó la confianza plena del Rey, y supo atraérsele e infundir en él su entusiasmo por el proyecto, a tal extremo, que su muerte fué la principal causa de su abandono por el Monarca; si muchas muertes parecen inoportunas, la de Juan Bautista, como el Rey familiarmente le llamaba, lo fué en el momento peor, al mes y medio de conseguirse la navegación hasta Toledo y en estado provisional muchas de las obras, confiando sin duda en mejorarlas con la experiencia y en que, una vez alcanzado el triunfo psicológico, no habrían de negársele fondos para remachar y asegurar la empresa a pesar de la escasez de ellos, con frecuencia angustiosa. Demostró desde luego que era realizable, sin grandes obras ni dificultades; pero no pudo organizar en debida forma el tráfico fluvial, del que, al parecer, era el único técnico. Solterón o viudo sin hijos, cercano si no pasado de la sesentena y sin que conozcamos otros parientes que su hermano Baltasar y su sobrino Cristóbal de Roda, enseñado por él, ambos colaboradores de su proyectos, la relación de los pobres efectos hallados en su posada contiene tan sólo cartas del Rey sobre todo, planos y proyectos ejecutados o por ejecutar, consejos escritos a Felipe II sobre la conservación del reino de Portugal y, junto a «una caja cuadrada con un trazo de metal con otras herramientas de su arte», un libro inédito y perdido hoy sobre el oficio del Capitán General de Artillería en paz y en guerra, dedicado al «inbitísimo e Católico Rey D. Felipe N. S.». Sería interesante leer su testamento, probablemente otorgado ante algún Escribano de Toledo; sus restos, según

