

las cucañas se están colocando en la Plaza Mayor; la de la sartén con la peseta pegada en su tiznado fondo; y la del palo alto, muy alto y lleno de sebo, con su portamoneda y las dos entradas de toros.

—He visto a *Lagartijo*, sentado a la puerta de la fonda.

—*Machaquito* está en la Madrileña, en la calle Barrionuevo. Y los toros de Trespalacios están en la cerca de Escobero. ¡Chico, son enormes!. Viene uno que le llaman *Confitero*, que tiene lo menos 6 años.

—¡Caballos, Peña, caballos!

—Al teatro de Variedades viene la compañía lírica de Pablo López. ¡Ese sí que es un teatro con una *barbaridad* de decoraciones!

—¡Por eso la llaman de variedades, tonto!

Y así, hasta la saturación del disfrute de tanta maravilla. Solo teníamos un punto amargo: los exámenes de Junio, que venían inopinadamente a nuestra alcoba, cansados de tanto trajín, aunque haciéndonos cruces por la grandiosidad de esos fuegos artificiales que acabábamos de ver en la Plaza Mayor. ¡Qué hermoso y fantástico castillo y qué resplandores de luces fotografiaban a la gran masa de gente que llenaba por completo la Plaza! ¡Y qué bien se respiraba luego en aquella atmósfera de humo denso y olor a pólvora!

—¡Cetrad bien los balcones, niñas, o ponerlos en seguida una mascarilla si habéis de continuar en ellos!

Y tantas y tantas cosas que divertían a todos. ¡Con qué poco nos sentíamos entonces satisfechos!

POSIBILIDADES EXTREMEÑAS

EL RIO TAJO

(Vía, fecundidad y fuerza)

(CONTINUACIÓN)

POR FERNANDO BRAVO.

Para calibrar el gravísimo revés que la paralización del comercio fluvial supuso para la zona ribereña, basta consignar que en cinco meses embarcó, allá por el año 1606, en Alcántara, el Factor Pedro de Roda y Vélez, 174.000 fanegas de trigo recio, 144.000 toneles de vino, 16.000 cántaras de aceite y abundantes frutos, que fueron transportados a Lisboa en los barcos «*Angustias*», «*Mercedes*», «*Ana*» y «*Flor*», como meticulosamente reseña Viu.

Los esfuerzos para habilitar de nuevo la comunicación por el río no quedaron abandonados, pues en 1610 el rey D. Felipe III ordenó que se reconociera el Tajo, interviniendo entre otros el aparejador Andrés García Udias, pero los trabajos progresaban de modo tan lento, principalmente a causa de la denodada oposición de los molineros, que al cabo se deshicieron en la nada; y el mismo fin tuvo la iniciativa que volvió a ponerse en marcha en 1623, según consigna Escobar Prieto.

A causa del levantamiento de Portugal y en vista de lo caro que resultaba el transporte a lomo de las viandas y pertrechos de guerra, se pensó en uti-

lizar el Tajo para tal menester, y el matemático Luis Carduchi, el licenciado Eugenio de Salcedo y el ingeniero Julio Martelli, fueron los encargados de realizar los estudios pertinentes para rehabilitar la vía fluvial, aspirando el Conde-Duque de Olivares a que subieran los barcos hasta la real Casa de Campo. El proyecto, que no pasó de tal, se presentó al rey Felipe IV el año 1640, tras de haber transcurrido cinco años desde el comienzo de las obras de reconocimiento, y, como mera curiosidad, es de notar que Carduchi tardó 18 días en recorrer y examinar concienzudamente el Tajo desde Toledo a Alcántara, habiendo empleado cuatro de ellos en «aderezar los barcos», y pudo comprobar la existencia de 86 presas y 42 chorreras o rápidos. En dicho proyecto se expresa que el inconveniente máximo era construir el camino de sirga en las 17 leguas que van «desde el sitio que dicen de Silos hasta donde el río Tiétar entra en el Tajo», cuya dificultad se pretendía soslayar de acuerdo con la idea de Salcedo, «sangrando el Tajo por el sitio de Silos, y llevándolo por un canal de legua y media de largo a la madre del arroyo Alcañizo, y por ella a la del Tiétar, volviendo a entrar con éste en su principal cauce junto a la Puente del Cardenal». El estudio iba acompañado de diseños de la parte comprendida tan sólo entre Toledo y Alcántara porque —dato interesante— desde este último lugar «era corriente y usual la navegación a Lisboa».

En el reinado de Carlos II volvió a estar en candelero el propósito, a cargo esta vez de dos ingenieros flamencos, los hermanos Carlos y Fernando Grunemberg, que reconocieron el terreno, levantaron planos y formularon presupuestos. El proyecto era ambicioso pues se apuntó la sugerencia de unir Madrid y Alcalá de Henares con Aranjuez, mediante una bifurcación de sendos canales que partieran de esta última población. Mal se compagina con este recalcitrante tesón, la anécdota inverosímil que refiere la Duquesa de Abrantes, de que propuesto el caso de la navegabilidad del Tajo ante el Consejo del Rey, y al tratarse de la demolición de los arrecifes que impiden la navegación «junto al puente morisco (sic) de Almaraz y al pie del Miriavete», (sic), uno de los consejeros tuvo la malhadada ocurrencia de dar la siguiente respuesta: «—Si Dios hubiera querido que el Tajo fuera navegable en tal punto, ya lo hubiese hecho por su propia mano».

De pasada es de anotar, en tiempos de Felipe V, otro intento sin consecuencias debido a Orry. También quedó en nada «el gran proyecto de navegación fluvial», de vastas proporciones y ambiciosos fines, casi utópicos, que el ilustre extremeño, José Carvajal, ministro de Fernando VI, presentó en el año 1746. Pretendíase hacer navegable al Guadalquivir desde Córdoba, y al Tajo desde Aranjuez, y, lo que era más aventurado, abrir un canal desde el Duero abajo hasta Toledo, según asevera Madoz; mas a la muerte del celoso ministro, ocurrida el 8 de Abril de 1754, se esfumó todo. Posteriormente, en 1755, Carlos de Simón Pontero, a la sazón Alcalde de Casa y Corte, volvió a revitalizar el tema y los ingenieros José Briz y Pedro Simón Gil, reconocieron el Tajo desde su nacimiento hasta Talavera de la Reina, con ánimo de que la canalización llegara a Armallones para unirse con el Júcar; pero todo ello (como los deseos de Carlos III, que tuvo mucho empeño en unir fluvialmente Madrid con Lisboa) no condujo a nada práctico.

Ya dentro del pasado siglo merece mencionarse el trabajo de Atanasio Joaquín Rodríguez, ingeniero militar, al que el Gobierno luso encargó en 1814 de verificar un sondeo escrupuloso entre Abrantes y Alcántara. La exploración

comenzó el día primero de Abril del citado año, parándose frecuentemente para hacer observaciones y acopiar datos con detalle y minuciosidad. Llegó el día 8 por la tarde a la confluencia del Eljas, donde deja de ser fronterizo el Tajo, y, conseguida la oportuna licencia del Corregidor de Alcántara, prosiguió su marcha y el día 9 la flotilla de «cuatro barcos y un falucho sin quilla» pasaba bajo los arcos del famoso puente romano entre los aplausos de los alcantareños que recibieron en triunfo a quien tan palpablemente venía a ratificar la posibilidad de revivir realidades pretéritas.

El año 1829, el brigadier Francisco Javier Cavanés, obtuvo la concesión de estudios y obra para hacer navegable el Tajo desde Aranjuez hasta la frontera, para lo cual dispuso que las falúas «Antonelli» y «O'Veleiro Tejo», construída la primera en Aranjuez y la segunda en Lisboa, salieran respectivamente de dichas ciudades, y de modo sucesivo, pilotadas por el arquitecto Agustín Marco-Artú, y se efectuaron las travesías del río en las dos direcciones sin apenas dificultades, fuera de las 70 presas de aceñas que se contaron a lo largo del recorrido, amén de algunos angostos pasos, y tras sopesar probabilidades y ventajas concluyó afirmando la posibilidad y conveniencia de la navegación, según expuso en la memoria que publicó en 1829 y que resulta muy interesante por los numerosos datos y antecedentes que contiene.

No cesaron los intentos y Viu cita los trabajos de Pelilla en 1840 y 1841, y de Syniam en 1850.

Allá por el año 1855, se realizaron serios y fundamentados estudios por el ingeniero Alejandro Millán, restaurador del puente romano de Alcántara, que tras peritas investigaciones encaminadas a habilitar en forma los embarcaderos de Cedillo y Herrera de Alcántara—cuyas huellas son aún perceptibles—dedujo la consecuencia, firmemente asentada en la realidad de sus científicas observaciones, de que la navegación por el Tajo era posible con poco coste desde Alcántara abajo. Hizo este ilustre ingeniero un especial y detenido estudio del «Salto del Gitano», que con los del «Corzo» y del «Macho», son las más renombradas angosturas del río en nuestra provincia, encontrando una pendiente media, en estiaje, de 0'00215, y una velocidad del agua de hasta cuatro metros por segundo en algunos callejones. Hasta este paraje el Tajo podía ser navegable por buques de 20 toneladas, siempre que estuvieran especialmente conformados para adaptarse a las características del río.

Conociendo estos datos, resulta sorprendente que Antonelli, y posteriormente Cavanés, aseguraran con tanta euforia la fácil navegabilidad del Tajo hasta Toledo y Aranjuez. Pero aunque esto no sea posible, de todo lo expuesto se deduce que al menos en parte de nuestra provincia cacereña, es navegable el Tajo, cobrando actualidad aquellas palabras de Viu al sentar que «el no hacerlo hasta Alcántara siquiera, no contentándonos con que hasta Alconétar, es un pecado imperdonable». En la misma opinión abunda Daza Malato al sostener que las épocas en que existió tal navegación, fueron las más florecientes para la producción y el comercio alto-extremeño; y Calzada Pedrilla considera que la navegación desde Alcántara, y aún desde Alconétar, es «empresa fácil, y no muy costosa, de resultado cierto y seguro, y de inmensa utilidad para nuestra provincia», y defiende extender la navegación hasta este último lugar, tanto por las magníficas condiciones que el mismo ofrece para embarcadero, como para unir en tal punto la línea fluvial con el ferrocarril del Oeste.

En la Exposición Internacional de Viena de 1873, se repartió profusamente un folleto editado por la Sociedad minera «Fraternidad», dando cuenta de la posible explotación de minas de fosforita, entre otros lugares, «en el distrito de Alcántara, Zarza la Mayor y Ceclavín», y haciendo resaltar especialmente la gran ventaja de que había facilidad de transportes ya que existía «embarcadero en el primer punto por el Tajo». Y, efectivamente, se utilizó el río para la exportación de dicho mineral durante algún tiempo.

Ya en nuestros días, Rafael Durán resucita la idea de hacer navegable el Tajo hasta Alcántara, «lo cual no es un absurdo quimérico ni siquiera difícil en el orden de los proyectos viables, aunque dada nuestra especial apatía y el abandono en que nos tienen los poderes públicos, todo esto más parece hablar de sueños que de proyectos realizables». Como ocurre frecuentemente con tantas iniciativas en Extremadura, esta que renovaba Durán no ha pasado de ser una bella sugerencia caída en el vacío de la incomprensión.

Si del tema de la navegación pasamos al examen de los propósitos urdidos acerca de los aprovechamientos del Tajo para riegos y producción de energía eléctrica, hallaríamos parejos desalentadores resultados.

No hemos de silenciar, a este respecto, la campaña de Castel, hombre tan entusiasta como incomprometido—oficiosa abeja enredada en las telarañas de la abulia extremeña—que si no apoyaba la navegación por el Tajo, porque no podría competir con «la profusión de vías terrestres de vapor», abogaba clamorosamente para que se aprovecharan sus posibilidades de riego y de producción de energía. Cerrando el portillo de Monfragüe, sostenía que podría conseguirse un potente salto y una elevación de aguas que permitiría regar en el término de Cáceres 175.000 fanegas, y aún se beneficiarían los terrenos de las cuencas del Salor y del Ayuela. Hay que hacer notar que el riego a que Castel se refiere no tiene finalidad estrictamente agrícola, si no que alude a la irrigación de los pastos «para convertir las mesetas de Cáceres en verdaderas granjas pecuarias». Unos veinte saltos calculaba que podrían escalonarse entre Puente del Arzobispo y Alcántara, y su fuerza «daría lugar al movimiento de trenes de toda la región, alumbrado eléctrico de poblaciones, movimiento de fábricas, etc., y a hacer a esta comarca uno de los centros más industriales de España». «Esta idea—profetizó—más tarde o más temprano tendrá que realizarse».

Pérez Cossío a nombre y por cuenta de la Sociedad Hidroeléctrica «Galle», solicitó en 1918, una concesión de 50 m³ de agua por segundo, derivadas del Tajo, con las que se proponía establecer un salto útil de 43,35 ms. en el cerro Malaerita (Acehuche), con lo que transformaría en eléctrica la energía mecánica de 23.600 caballos a vapor. La presa de planta circular y con radio de 300 metros y altura de 25 ms. sobre el lecho del río, estribaría en las dehesas El Bodegón (Alcántara) y Jara de Arriba (Acehuche), y daría lugar a un remanso de 21 kms. de longitud cuya cola llegaría hasta el puente del ferrocarril sobre el Tajo en el valle de Alconétar (Garrovillas). El proyecto, tras efectuarse los estudios pertinentes, no pasó de la publicación del anuncio reglamentario en el «Boletín Oficial» de la provincia.

Otros muchos estudios se han hecho en el presente siglo sobre la materia, y las márgenes del Tajo han venido sintiendo, con tanta paciencia como inutilidad, los golpes taladrantes de los picos y las escudriñadoras miradas de los teodolitos.

(Continuará)