



demandas y otros, quizá, con la intención de poner contra la pared a la Corporación provincial y tal vez de provocar una dimisión que les hubiera dado una nueva oportunidad electoral.

—¿Qué hubiera hecho de no conseguir el Plan Especial de Cáceres?

—Había muchos caminos y algunos de ellos se habían considerado ya. El primero y más importante, acudir a la máxima magistratura de la nación, que es el Rey, para exponerle claramente que una negativa a Cáceres hubiera supuesto una contradicción con las palabras que él mismo pronunció en el acto de Coronación, cuando expresó su preocupación por las provincias y las personas más débiles. Creo que con esto hubiera sido bastante para que se forzaran importantes decisiones en favor de la provincia de Cáceres.

—¿Usted ha dicho, más de una vez, que Cáceres no tiene peso específico a nivel nacional. ¿Sigue sin tenerlo?

—En un contexto democrático aumenta el peso específico de todas las entidades. No es lo mismo la política dirigida que la de participación. Hasta ahí, la teoría. En la realidad, realidad referida a la provincia de Cáceres, debo confesar que sigo siendo pesimista.

—¿Por qué?

—Porque entiendo que las autonomías no benefician en principio a provincias o regiones como las nuestras. Hará falta un gran esfuerzo de solidaridad e imaginación y unión en los objetivos fundamentales de todos si queremos mantener un cierto peso específico dentro del Estado de autonomías que estamos construyendo.

—A Cáceres se le han prometido muchas cosas, que luego no se han cumplido. ¿Cree que ahora se cumplirá este Plan Especial, que nos viene como consecuencia de lo que se llama «Aprovechamiento Conjunto Tajo-Segura»?

—Creo que se debe cumplir más incluso de lo previsto. Este Plan Especial, a pesar de su importancia, no debe ser el máximo a que aspire la provincia de Cáceres. Ni, por supuesto, la región de Extremadura. Quiero matizar esto bien. Este es un Plan Especial para Cáceres como consecuencia del Tras-



vase Tajo-Segura y nada tiene que ver con la posibilidad, y la necesidad, de un Plan para Extremadura. Confundir ambas cosas, es intentar confundir términos y circunstancias y hechos políticos que son diversos.

—Insistimos. ¿Confía usted en que se cumplirá el Plan Especial de Cáceres?

—Sí.

—¿Por qué?

—Porque tiene una garantía de supervivencia en el tiempo, las personas, la misma Presidencia del Gobierno, el Partido, UCD, que lo han hecho posible. Este es un Plan a tres años, un Plan realista, un Plan que corresponde hacer a un Gobierno de UCD, un Plan al que el Gobierno se ha comprometido.

—¿Cumple su partido todo lo que promete?

—Mi partido, como todos los partidos, expone su programa durante la campaña electoral. Los programas políticos son siempre programas ideales, objetivos que a cualquier partido le gustaría conseguir. Pero la política es el arte de lo posible y, en términos absolutos, casi nunca coinciden lo ideal con lo posible. La realidad cotidiana impone limitaciones en el quehacer político. Lo importante es intentar acercarse el máximo al ideal

y dar el mayor cumplimiento a todos los objetivos.

—Y Jaime Velázquez, ¿cumple todo lo que promete...?

—Jaime Velázquez... Cumplir es una palabra relativa. Jaime Velázquez, creo, cumple con el único compromiso que consigo mismo y con el pueblo de Cáceres tiene: el de dedicar todo su día, todo su tiempo, incluso el tiempo íntimo y familiar, al servicio de la provincia de Cáceres. Cumple al poner todos sus talentos, como dice el Evangelio, todos los talentos que se me han dado, al servicio de la provincia de Cáceres. Desde ese punto de vista, creo poder decir que sí, que cumplo totalmente. Que luego las circunstancias políticas, las limitaciones de todo tipo, incluso las propias, no permitan llegar hasta donde sería deseable, es otra cosa.

—¿Tiene un orden jerárquico para los siguientes conceptos: Jaime Velázquez, UCD, España, Diputación provincial, Cáceres, Extremadura...?

—Pues, sí: España, primero. Después, Cáceres y con Cáceres su Diputación provincial. Extremadura, después. No quiero jerarquizar ni a UCD ni a Jaime Velázquez...

—¿Puede razonar este orden?

—Primero España, porque entiendo que es una realidad social, una vivencia, un contexto, un conjunto de personas que vibra bajo los mismos impulsos y que entiende la realidad de forma muy semejante. En segundo lugar, Cáceres y con la provincia de Cáceres su Diputación. Esto antes que Extremadura, porque como presidente de la Corporación provincial represento a Cáceres, que es parte de la realidad extremeña y sin la cual o borrando la cual no existe esa realidad, no existe la región. Una realidad regional que quiera apoyarse en la supresión del contexto provincial no es una realidad regional buena. La buena realidad regional se hace sobre las realidades provinciales, como éstas se hacen sobre las municipales. Finalmente, no jerarquizo ni a UCD ni a Jaime Velázquez. A UCD porque no la creo una jerarquía, sino una ideología un instrumento político, una manera especial de ver y de hacer las demás realidades. Jaime Velázquez tampoco es una jerarquía; también es una vivencia, una manera de pensar, de ser y de actuar, de servir, de hacer o de contribuir a hacer las cosas que considera importantes; en suma, el crisol que refleja una visión humana e irrepetible, como en todos los hombres del mundo.

EL TAJO FUE reportaje UN RIO NAVEGABLE

En varias ocasiones se intentó convertirlo en vía de unión entre Madrid y Lisboa

Por José M. PARRA



El Tajo, nuestro Tajo, bueno, el ex-nuestro río Tajo, el padre Tajo de nuestros vecinos lusos, con su marcha perdía otra posibilidad que en realidad se había abandonado hace años, cuando comenzó a estar escalonado de presas, pero que pudo haber significado una auténtica revolución para sus márgenes, para sus gentes. El Tajo pudo muy bien cambiar el sentido de la Historia de las provincias que atravesaba. Y de una forma sencilla: siendo navegable.

Los grandes proyectos no son típicos de nuestro siglo, por mucho que parezca que es ahora cuando todo se cuestiona y cuando a todo se le extrae su máxima capacidad (incluido a nuestro río totémico), y este sueño calenturiento, que hubiera abierto las tierras del centro de la Península a una nueva aventura a través de una vía de comunicación imponente, se estudió, e incluso se bocetó en la experiencia, hace muchos años.

En una vieja descripción del río Tajo, el autor acaba lamentándose así de la geografía que atravesaba: «Tal es el curso de este gran río del que se han hecho tan risueñas descripciones por los poetas antiguos y modernos. Pero la acción del tiempo ha cambiado las cosas; despoblado e inculto el país, hoy las bellas expresiones de la poesía

estarian muy lejos de representar la verdad de los hechos. En casi toda su hasta extensión, las márgenes del río son ásperas y cortadas por la naturaleza en picos y precipicios espantosos; desnudas por lo común sus riberas de toda vegetación; árida e inculta su campiña, o abrasada por el ardor del sol, puede decirse que no hay en España una comarca, generalmente hablando, más pobre, ni más desierta, que las que bañan sus aguas, siempre turbias y desabridas, después de que van tomando la importancia por la que es conocido».

Así de sencillo se retrataba un paisaje desolador, que podía convertirse en un vergel: «¿Y no habrá medio para hacer que esta abundante vena de nuestro fértil territorio comunique ya al país la vida que tanto necesita?», se preguntaba el escritor. Claro que la había, pero nunca se quiso dar. O por lo menos, nunca se dio. Y así nos llega el final de un siglo... XX.

Pero antes de que las grandes presas se produjesen la hace años popularmente conocida como «hulla blanca», o tratasen de regar, más o menos tímidamente esas márgenes, hubo proyectos para hacer navegable el río. Caso de haberse llevado a la práctica, ¿se imaginan ustedes qué podía haber pasado? No hubiésemos tenido, padecido, el

enclaustramiento de nuestras gentes, de nuestras tierras y de sus productos, y Cáceres habría encontrado la gran salida, esa que en solución lógica y técnica se nos promete reiteradamente: el Atlántico.

TREINTA Y CINCO MILLONES DE REALES

A mediados del siglo pasado se continuaba pensando en hacer navegable el río, y una estimación, creemos que con suficientes fundamentos, daba al proyecto un costo de unos treinta y cinco millones de reales, calculándose los beneficios, en un solo año, en algo más de quince mil millones de reales, proporción más que suficiente para que se hubiese puesto en práctica el ambicioso proyecto.

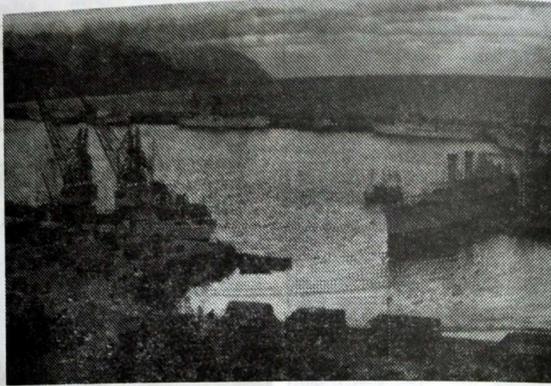
Ya en el siglo XVI se intentó, con cierta eficacia, navegar el río Tajo, y fueron luego varias las tentativas que se apuntaron. En las memorias de Garibay se hallan algunos datos, y en una «Relación del paseo que por las aguas de los ríos Jarama y Tajo dio el señor don Felipe II», que se encuentran en una carta del padre Burriel y en un informe de Saavedra sobre particularidades de la navegación interior en España. También en tiempos de Fernando VII se intentó, y fue su ministro de Hacienda, don Luis López Ballesteros quien autorizó la empresa de la navegación, y quien organizó el trabajo de recogida de datos, que más tarde fueron recopilados por don Francisco Javier de Cabanes.

CAMINO DE SIRGA

El Tajo se hizo navegable por vez primera en el año 1581, cuando se llegó hasta Toledo por un trabajoso procedimiento: los caminos de sirga, que arrastraban la embarcación desde las orillas. Fue por orden expresa de Felipe II y bajo la dirección del arquitecto Juan Bautista Antonelli y se llegaron a embarcar tropas en Herrera para pasar a Lisboa. El corregidor de Toledo, Per Afán de Ribera, despachó muchos barcos, con galeotes y forzados que llegaban a Lisboa sin grandes dificultades, regresando también con carga. Esta navegación, ciertamente trabajosa, se mantuvo por algunos años, y el proyecto de facilitarla continuó durante los reinados de Felipe III y Felipe IV, pero habiendo muerto Antonelli, impulsor de la idea, parece que no se realizaron nuevas inversiones; es más, del dinero que se tenía previsto, se extrajeron 17.000 ducados para contribuir a la Armada Invencible, por lo que la navegación, la rudimentaria de los sirgadores o los galeotes, se suspendió en 1594, con lo que lo que fuese una desgracia nacional y que nuestra tierra, en «solidaridad» precisamente con todas las demás,

LLEVARLO HASTA MADRID

En 1641 es el matemático real



don Luis Carduchi, en unión del licenciado don Eugenio de Salcedo y del ingeniero Julio Marlelli, acata la orden de Felipe IV y lleva a cabo un nuevo reconocimiento del río desde Toledo hasta Alcántara, en la frontera de Portugal, lugar desde donde ya era corriente la navegación fluvial hasta Lisboa.

Carduchi es partidario de reanudar el proyecto y así lo encarece, poniendo de relieve su importancia y alta utilidad, y propone trabajar entre Toledo y Alcántara y cristalizar la idea, pero sus activas gestiones no sirvieron de nada y de nuevo se pierde la gran oportunidad.

Una vez más surge la idea, ya en 1755, y es el alcalde de la Casa y Corte don Carlos de Simón Pontero quien propuso al rey establecer la navegación por esta gran arteria fluvial. Para ello se lleva a efecto otro nuevo reconocimiento del río, en esta ocasión, por fases, desde su nacimiento hasta Talavera de la Reina, incluyendo en el proyecto a los afluentes Gaudiela, Jarama y Manzanares, con la intención de llevar los barcos hasta la Real Casa de Campo, proyecto en cuya paternidad se encuentra el Conde Duque. Se quería afianzar y facilitar las comunicaciones entre todas las provincias que cruza (cruzaba hasta ahora) el río Tajo.

Esta idea también se abandona, pese a que autores de la época consideraban su extraordinaria utilidad. Así se lamentaba un escritor: «Sin embargo, el pensamiento de la navegación ha existido siempre porque sus resultados serán incalculables, y tenemos la experiencia de otras naciones, que por medio de la navegación fluvial han llegado a un grado de prosperidad sorprendente».

ANTONELLI Y TAJO, DOS BARCOS PARA AGUAS DE TIERRA ADENTRO

Llegamos a 1897, y en ese año don Francisco Javier de Cabanes, brigadier de Infantería, se puso de nuevo a trabajar por el tantas veces abandonado proyecto, resucitándolo y llegando a interesar al Gobierno. A tal punto puso su fer-

vor que logró que se comenzasen a tomar medidas prácticas para la realización.

Había pasado el momento de pensar en los galeotes como medio impulsor, y ya el vapor hizo desdénables los caminos de sirga, y por ahí se encaminaba la realización de la puesta en práctica de lo que para muchos debía parecer un sueño calenturiento. Se pensaba que las barcas de vapor hiciesen el viaje desde Aranjuez hasta Lisboa y luego volviesen a remontar la corriente hasta los Reales Sitios de nuevo.

Para llevar a efecto un nuevo reconocimiento se construyó un barco, el «Antonelli», en recuerdo del arquitecto que dos siglos antes había puesto todo su afán en hacer navegable el Tajo, y a su bordo, el arquitecto don Agustín Marcos-Artu realizó el viaje. El barco medía 26 pies de eslora y 6 de manga, iniciando el viaje desde el puente Verde, el 8 de abril de 1828. Llegó a Lisboa el 17 de mayo.

El 22 de junio emprendió el viaje de regreso, ahora en otro barco, el «Tajo», construido en Lisboa para experimentar el viaje. Mayor que el anterior, con 36 pies de eslora, 10 de manga y 3 de borda, agudo en la proa y con un fondo chato que facilitase el deslizamiento y no resultase fácilmente encallable en los fondos fluviales. Estaba dotado de una vela latina.

El viaje hasta Aranjuez, cargado con 200 arrobas, duró 138 días... Y ahí acaba la historia de un proyecto que hubiese significado un giro de 180 grados en el desarrollo de la vida de las tierras que abren sus entrañas para que transcurran las aguas del río que debió de ser vena de riqueza, cultura y vida para nuestros campos.

Bueno, en realidad en otra ocasión se navegó el Tajo, con una motivación esencialmente distinta, y se llegó desde Madrid a Lisboa. Era en 1970, en el mes de agosto, y entonces, por quince días, salvando las presas, una pareja de novios realizaba así su viaje de novios. Fue un epílogo bonito para un proyecto fantástico.

de pueblo a pueblo

por fernando hernández



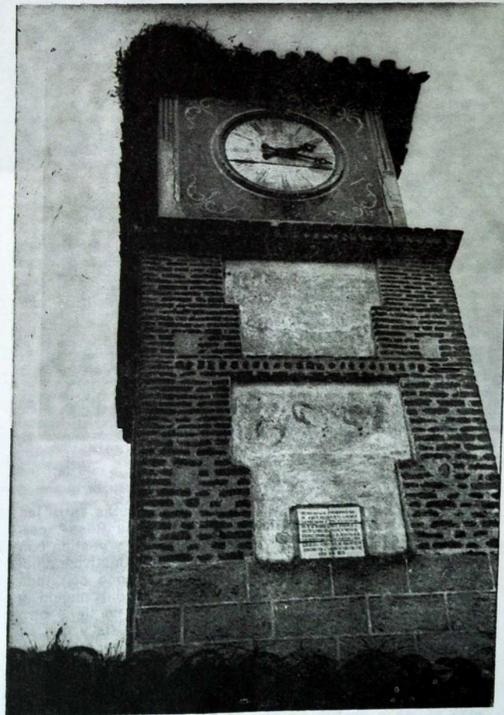
EL GORDO, MIL HECTAREAS ANEGADAS POR UN PANTANO QUE NO LE QUITA LA SED

SU ALCALDE, UN HOMBRE BIEN CENTRADO, LAMENTA LAS OPORTUNIDADES PERDIDAS Y NO PIERDE LAS ESPERANZAS DE CASI DOS MIL HABITANTES QUE TUVO, A DOSCIENTOS CINCUENTA QUE TIENE

El Gordo, es un pueblecito con poco más de 250 habitantes, enclavado en el límite de nuestra provincia con la de Toledo. Surgió, según dicen y cuentan las leyendas, de una venta que dirigía un personaje destacado por su obesidad y al que los visitantes de su local apodaron con el título que hoy da nombre al pueblo.

Esta es en resumen, la pequeña historia de El Gordo, conocido también como «el pueblo de las cigüeñas» por la importante colonia de este tipo de aves que habita en los tejados de sus edificaciones. Y al igual que los nidos de las cigüeñas se encuentran vacíos en esta época, también lo están muchas de esas casas que los mantienen, porque muchos son los habitantes de El Gordo que, siguiendo el ejemplo de los pájaros, se han ido a buscar tierras más cálidas, económicamente hablando.

Sí, la emigración es, como en toda la provincia, el principal problema del pueblo. Con la emigración el paro ha desaparecido prácticamente en El Gordo, y lo que este hecho pudiera tener de beneficioso en una comunidad más amplia, aquí es una desgracia, ya que si no hay paro, tampoco hay dinero para el empleo comunitario, con el que se podrían solucionar problemas de abastecimiento de aguas, pavimentación y



saneamiento. Un drama convertido en círculo vicioso del que resulta difícil salir.

Las cigüeñas nos sirven también para dejar el tema de la emigración, porque ellas volverán cuando el tiempo mejore; para los emigrantes el tiempo ha adquirido ya un tono gris sin aparentes posibilidades de mejora.

De los que todavía viven en El Gordo, muchos proceden de La Puebla, una localidad cercana destruida por una guerra, según nos cuenta «El Pichi», al cual conocí y que encontré afeitándose en su pequeña casa. Su mujer mientras me enseñaba una colección de fotografías enmarcadas en un cuadro y me hablaba de esa guerra, muy antigua, en la que participaron, según sus palabras, los carlistas. «El Pichi» replica como un resorte que no, que fueron los de Cuga: un nuevo dato para los historiadores de lo anecdótico.

«El Pichi», que anda siempre con la sonrisa en la boca, se vanagloria de tener una foto en la que aparece con Carlos Zeda («un periodista de Madrid que sale en la Televisión y que es de aquí»). Cuando le preguntamos el por qué de ese mote su mujer se apresura a contarnos, con ese habla enredada típica de las personas que ya no tienen dentadura, que su suegro tenía la virtud de rebautizar a todos sus hijos des-