



AGUA y TERRITORIO

LÓPEZ REQUENA, Jesús. 2020: *El proyecto de navegación del Tajo de Carlos Simón Pontero (1753-1757)*, Madrid, Fundación Juanelo Turriano, Colección Juanelo Turriano de Historia de la Ingeniería, 391 pp. Ilustraciones. ISBN: 9788494892585.

El libro que reseñamos tiene el objetivo de mostrar a la comunidad académica y a los interesados por los temas hidráulicos un proyecto ambicioso. Estuvo relacionado con la navegación del Tajo en el periodo de la Ilustración y aporta una información que propicia la difusión de nuevos aspectos en ese campo de conocimiento, además de contribuir a una mejor divulgación y comprensión.

El profesor López Requena muestra la categoría que en el campo de la ingeniería hidráulica mantuvo Carlos Simón Pontero —no confundir con su homónimo, coetáneo, pero consejero de Órdenes [DBE.e]—, de cuyo empeño ya trató en una sintética aproximación (Revista Eria, XXXVIII/1 (2018), pp. 55-78). Durante el siglo XVIII se quiso fundamentar una mejora de las comunicaciones interiores a través de una red de canales de navegación y en ese contexto hay que insertar al ambicioso proyectista hidráulico Pontero. Nació en Chillarón del Rey (1715) y fue miembro de una familia de hidalgos rurales que, con tesón y ambición, ocuparían altos cargos en la administración borbónica.

Aquel proyecto de cartografía es el punto neurálgico de un libro que consta de trece capítulos. En el primero se enumeran los diferentes proyectos de navegación del Tajo, desde el siglo XVI hasta el XX, destacando el de Antonelli, el único que se llevó a la práctica entre 1581 y el final del siglo; el de Carduchi y Martelli, de 1641, y el de Francisco Javier Cabanes que salió de la imprenta de Miguel Ángel de Burgos en 1829. Cabe destacar la calificación entre curiosa mezcla de arbitrio y técnica que impregnan muchos de ellos, hasta los de épocas recientes, parafraseando a Manuel Díaz-Marta Pinilla, de López Requena.

El segundo capítulo trata de la repercusión que el proyecto de Pontero ha merecido tanto en prensa como en la historiografía desde el siglo de las Luces hasta los últimos estudios. La nómina es exhaustiva, aunque destaca el auge experimentado en la última década del siglo XX hasta hoy, a partir de los trabajos del profesor Antonio López Gómez, publicado por la Academia de la Historia en 1998.

El análisis de las fuentes básicas utilizadas para el estudio ocupa el tercer capítulo. Aquí queda recogida la publicación del proyecto de Francisco Xavier de Cabanes, en 1829; los manuscritos de la Real Biblioteca del Palacio Real; el de la Fundación Lázaro Galdiano; el legajo 1045 de la sección Gracia y Justicia del Archivo Nacional de

Simancas y un expediente del archivo secreto del Archivo Municipal de Toledo, cajón 10, expediente 7.

La biografía del promotor ilustrado se expone en el cuarto capítulo. Aparte de la alusión ya hecha al lugar de nacimiento y de su procedencia social, hay que añadir, que ejerció la abogacía en Madrid desde 1736 y fue el primer agente fiscal de la Cámara de Castilla en 1741. No menos significativo de evidenciar es la colaboración con el jesuita padre Burriel en su revisión archivística y su recompensa por los servicios prestados a la Corona. Mérito que le posibilitaban conseguir el cargo de alcalde honorario de Casa y Corte, en concreto de obras y bosques. Su temprana muerte, en noviembre de 1787, dio al traste con las esperanzas y se gaba sus deseos.

El sustrato de la obra de Pontero hay que situarlo en los problemas estructurales del abastecimiento de Madrid, especialmente durante la crisis triguera de los años 1753 y 1754, surgida a consecuencia de las oscilaciones productivas y de las incidencias meteorológicas. Pontero buscó mejorar el suministro de mercancías. Para ello, dentro del más puro espíritu ilustrado, elucubró un avivar de la navegación fluvial del Tajo, entre su nacimiento y Talavera, Guadiela, Jarama y Manzanares con el fin de contribuir a hacer más livianas las penalidades del abasto capitalino. Propondrá su solución en un opúsculo redactado a finales de 1753, un folleto que sometió a la evaluación del secretario de Estado José de Carvajal y Lancaster, cuya muerte, en Madrid en mayo de 1754, será cardinal para dejar en un punto muerto un ambicioso proyecto.

El capítulo sexto trata del desarrollo de aquella utopía a lo largo del año 1755. Fueron meses de trabajo y actividad incansables para Pontero, tanto es así que, en marzo, era presentado un primer planteamiento a Fernando VI. En meses posteriores vuelve a contactar con varios ministros a los que expone sus ideas, cuando ya tenía recabado el visto bueno técnico y el plácet intelectual de nada menos que el padre Burriel. Al mismo tiempo confía a dos peritos, José Briz y Pedro Simó y Gil, un reconocimiento de los ríos, trabajo que realizan entre julio y diciembre de 1755.

El desarrollo de tan apasionante viaje y la copiosísima documentación producida por ambos peritos ocupa todo el capítulo séptimo. Esos frutos documentales, publicados por Cabanes, son los trazos precisos —sobre todo el *Diario*— para dar forma a una representación excepcional de los cuatro ríos, con especial detenimiento en el Tajo y Guadiela. Un conjunto de objeto de observación que no puede pasar inadvertidos son los aspectos relacionados con las comunicaciones, el espacio natural, aprovechamiento de los ríos, poblamiento, las obras a realizar salvando

los obstáculos naturales y artificiales y, cómo no, un presupuesto crematístico final.

Carlos Simón presenta su proyecto definitivo al monarca el 20 de diciembre de 1755. Fue una exhaustiva documentación, cuya laboriosidad pone de manifiesto López Requena y evidencia, de forma crítica, el escaso rigor de los datos económicos aportados, sobre todo en lo que se refiere a la rentabilidad futura y a las formas de financiación. Lesivas, bien es cierto, para los intereses de la Corona. Aun así, contó con la aquiescencia, en principio, de la Administración fernandina.

La evaluación favorable del conde de Aranda posibilitó la constitución de una compañía privilegiada por acciones a mediados de 1756. Pontero era consciente de publicitar su idea para alcanzar el éxito. Llevado por tal acción propagandística imprimió varios folletos tanto en España como en Italia, en los cuales solicitaba el apoyo de inversores: nobles, hacendados, comerciantes ciudades y cabildos. Simultáneamente, preparó la redacción de la contrata con la Administración. Aquí es aquí donde afloraron los problemas. Unas trabas determinadas por la excelcitud de sus pretensiones a un grado exorbitante, de tal calibre que López Requena presume que la intención de Pontero era crear un señorío jurisdiccional más que una compañía de navegación.

El décimo capítulo descubre un punto de inflexión, ya que se pasa del apoyo inicial de la Corona y ministros, a una transformación en abierta oposición en el verano del siguiente año. La potencial contrata es evaluada por una junta en la que participan todos los Secretarios de Despacho y, al unísono, ponen freno a las pretensiones de Pontero. Aquí juega un importante papel de deducción el investigador cuando profundiza en las proposiciones y contrapropuestas, sus implicaciones sociales y económicas y la transformación paulatina que sufrió el proyecto económico que, aun siendo necesario y beneficioso, lo consideraban un disparatado sueño. Hay un ofrecimiento que se embrolla con un recorte de los privilegios. La Administración, abiertamente recelosa, exigirá un capital inicial que Pontero nunca llegó a garantizar. Poco a poco, la empresa caerá en el descrédito. Su promotor llega, en su desesperación, a la enfermedad; a la ruina. Al ser publicada la contrata, no puede subsanarse el escollo de credibilidad financiera y la compañía quedó abocada al naufragio.

La temática del decimoprimer capítulo es observar a la empresa en la órbita del fracaso. Pontero está agonizante, enfermo y arruinado, causas sustanciales para dejar el proceso en un limbo, un punto del que nunca saldrá al fallecer su autor dos meses después. La huella para la posteridad es durable. Una estela que puede apreciarse en el intento de rescate que efectúa Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne, en 1768; en el canal del Manzanares de Pedro Martinengo, comenzado por iniciativa privada a partir de 1770, y es perceptible un rastro de abrumadora coincidencia en el proyecto de Miguel Herosilla, del año 1792. Quería volver a utilizar el Guadiela y el Tajo hasta Aranjuez; tanta es la coincidencia que los prolijos detalles de costes nos trasladan al proyecto de Pontero.

La cartografía descubierta es el campo de estudio del siguiente capítulo. López Requena centra su atención en el campo formal, en el contenido de dos extraordinarios mapas: uno original de Briz y Simó —quizá el único que queda de la enorme producción cartográfica de ambos peritos y que se creyó perdido—, y otro que es su primera copia, del año 1769.

Cierra el libro un apartado de conclusiones, un índice de topónimos y una pletórica bibliografía, más una documentación inédita, recogida en varios archivos y bibliotecas. En el Centro Geográfico del Ejército, indica el autor, descubrió un mapa de Briz y Simó y una copia casi coetánea.

Este ensayo contribuye a no olvidar un proyecto hidráulico, aparte del relativo éxito y rotundo fracaso de su autor, personaje de muchas virtudes y esperanzas. El libro es ameno, de lectura atrayente y va acompañado de unas láminas de excepcional valor, que han sido exquisitamente tratadas a la hora de su maquetación. Un conjunto que cumple sobradamente las expectativas del autor. Y de quienes han contribuido a su edición, la Fundación Juanelo Turriano. El ejemplar puede consultarse para su lectura o descargarse desde internet de la página del editor, cuya dirección web es la siguiente: <https://biblioteca.juaneloturriano.com/Record/Xebook1-12522>

Hilario Rodríguez de Gracia

Numerario de la Real Academia de Bellas Artes
y Ciencias Históricas de Toledo
latoledodelgreco@hotmail.es