

EL ECO DE CARTAGENA

Sábado 4 de Febrero de 1882.

LA DECADENCIA DE ESPAÑA
DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XVI
A IGUAL ÉPOCA DEL SIGLO XVIII.

XVI.

Es la España una península situada en el límite occidental de la Europa, y el solo lado que le sirve de comunicación con el continente está naturalmente cerrado por una vasta cadena de montañas, sin más que dos aberturas hacia la Europa. Por estas dos puertas, y por sus costas se halla la España en relación con el resto del mundo; pero además de la cordillera de los Pirineos que del continente la separa, está cortada interiormente por otras que se dirigen también del Este al Oeste, con un poco más de inclinación hacia el Sur, y que dividen las diversas comarcas entre sí. Estas series de montes, de que se desprenden machones numerosos y robustos, que corren en sentido opuesto, y que como ellas han recibido el nombre de «sierras» forman cavidades sinuosas donde se encajonan las aguas del país, y trazan el curso del Ebro, del Duero, del Tago, del Guadiana y del Guadalquivir que corren todos en la misma dirección transversal, y se entran en el Océano, á escepción del primero, que desemboca en el Mediterráneo... Una posición continental tan aislada y unas formas tan montañosas, no son ciertamente las más favorables á las comunicaciones ni al movimiento. Con dificultad se penetra desde Europa en España, por que la gran muralla de los Pirineos cierran la puerta, no se pasa fácilmente de una parte del Reino á otra, por que se oponen las sierras interiores; y tambien tiene el país demasiados montes comparativamente á sus llanuras y muy poca agua en proporción á lo que tienen de estenso.

Esto dice Mignet en su Diccionario, con relación á España; y preciso es convenir, que un país de tal naturaleza, necesitaba indispensablemente del auxilio del hombre para obtener, al esfuerzo de su ingenio, lo que no le fué dado de la mano de la Providencia. Dios dió á este hermoso suelo una virtud superior á toda virtud; altas montañas cuajadas de riquezas; dióle ricos manantiales de aguas vivas; todo, digámoslo así, en embrión; un cuadro de hermosa perspectiva que debía completar la mano del hombre, y al cuidado de éste quedó el abrir los senderos á la circulación, romper los montes, levantar los valles y encauzar las aguas, elevándolas ó haciéndolas descender, para llevar con ellos la fertilidad á todas partes.

Lo primitivos iberos apenas si se ocuparon de otra cosa que de disfrutar, sin afanes por el porvenir, la dulce estancia y la vida regalada que encontraron bajo este hermoso cielo. Ya en manos de Fenicios y Cartagineses, el interés comercial abrió las primeras vías de comunicación; los Romanos ampliaronlas á magníficas calzadas; levantaron acueductos tan soberbios como el de Segovia, puentes como el de Alcántara, presas como la del Segura, viniendo por fin los árabes á completar este cuadro de la regeneración física de España con sus canalizaciones y sistemas de riego, que aún son la admiración de nuestra época.

¡Cuanto debemos en esta parte á nuestros dominadores! Ellos nos dejaron el ejemplo vivo de su actividad, y trazada la senda que debía conducirnos á nuestro desenvolvimiento material, pero lejos de ello, el furor bélico llevónos hasta descuidarnos por completo de las necesidades de nuestra propia casa, para ir á edificar sobre el terreno movedizo de la fortuna; y bueno fuera que hubiéramos sabido conservar.

Pero ni aún esto; el Guadalquivir que los moros habían hecho navegable desde Sevilla hasta Córdoba, y aun continuaba siéndolo en el siglo XVI bajo el reinado de D. Pedro el cruel, después de la espulsión de aquellos nada se hizo para la conservación de los diques que habían construido, y el río poco á poco fué tomando su antiguo curso, hasta quedar solamente navegable entre Cádiz y Sevilla, perdiéndose pasar á vado diez leguas más arriba. Lo propio sucedió con el Ebro, ántes navegable hasta Logroño, sesenta y cinco leguas del mar; y á fines del siglo XVI apenas si lo era hasta Tolosa.

No fué seguramente ménos la negligencia en abrir canales que facilitara la exportación en el interior, y en mejorar los álveos de los ríos. El Ebro, el Tajo, el Duero, el Guadiana y el Guadalquivir no eran navegables sino de diez á veinte leguas de sus embocaduras; y el Guadalquivir, el Jarama, el Manzanares, el Segre y el Júcar, que hubieran podido atar entre sí aquellos grandes ríos, formando torrentes en el invierno, quedaban en secos arenales en el estío.

A fines del siglo XVI el ingeniero italiano Antonelli propuso á Felipe II hacer navegable el Tajo, el Ebro, el Duero, el Guadiana y el Guadalquivir, lo cual aceptado, se empezó por el primero de ellos, y á los siete años de trabajo, seis grandes chalupas cargadas de trigo se vieron bajar ya por el río desde Toledo hasta Lisboa, á donde llegaron á los quince días de su salida. Unos cuantos años más de trabajo, y el Tajo y el Duero hubieran quedado unidos por medio

del Manzanares y del Jarama, con lo cual, habrían ganado mucho las provincias del centro para la exportación de sus trigos y sus vinos. Desgraciadamente, la muerte de Antonelli vino á interrumpir este gran proyecto, y aunque acorretido de nuevo, volvieron á quedar interrumpidos los trabajos por causa de la guerra contra la Francia y la Inglaterra. Seríamos injustos si nos hiciéramos voz con los que dicen que Felipe II se olvidó de toda obra de porvenir para el país, pensando solamente en su célebre monasterio del Escorial; sabido es, que ya próximo á su muerte, reunió las Cortes del Reino, y pidió á los diputados de Castilla y de Extremadura los fondos necesarios para continuar el plan de Antonelli; pero la fuerte oposición de Toledo vino á trastornarlo todo.

No fué más feliz Felipe IV en sus proyectos de estrechar el álveo del Guadalquivir para hacerlo de nuevo navegable hasta Córdoba. Al cabo de un siglo, solo se habían adelantado unas dos leguas, de las veinticuatro que alcanzaba el trayecto; fué preciso, vergüenza es decirlo, que los franceses vieran á coronar la obra en el corto espacio de cuatro meses.

Otros proyectos intentados, ya para estrechar el álveo del Ebro y del Duero, ya para la apertura de un canal de comunicación entre este último y el Tajo con las aguas del Manzanares y del Jarama, quedaron sin resultado, más que por la escasez de recursos, por una falta de voluntad inconcebible. Las facultades morales participaban indudablemente mucho de la prostración material y del enervamiento de las fuerzas físicas del país.

Ninguno de los monarcas desde Felipe II hasta Carlos II lograron hacer navegable uno solo de nuestros grandes ríos, ni abrieron un solo canal. El de Aragon, que se había principiado en mil quinientos veintiocho, bajo el reinado de Carlos V, se paralizaron sus trabajos en el de Felipe II, y no se volvieron á continuar hasta el advenimiento de los Borbones; su terminación cupo á Carlos III y gloria fué tambien de este monarca el intento del de Castilla de los Guadarrama, de San Carlos y de Urgel.

Esto es por lo que mira á la comunicación por medio de los ríos; si nos fijamos en la de los caminos y carreteras hemos de ver el mismo inconcebible descuido. Todos los que conducían á la capital de la monarquía, estaban tan abandonados, que apenas si los carros destinados al transporte podían transitar por ellos, y esto después de dar muchas ardoas que hubieran podido evitarse. Así los comerciantes de Alicante y de Barcelona y de otros pueblos del litoral enviaban sus líquidos por

mar á los puertos asturianos, donde eran vendidos á precios más bajos al que los castellanos podían despacharlos. La fanega de trigo costaba á seis reales en el mercado de Palencia, pero los gastos de transporte á Santander ascendían á diez y seis, y esto era causa de que los asturianos lo trajeran de Francia, mientras los de Castilla se vendían en el interior á infimo precio. Los negociantes de Cádiz y de Sevilla hacían el gran negocio comprando trigo en la Beance y en el Orleanés, y revendiéndolo á los asturianos, en lo cual obtenían un beneficio de un ciento por ciento.

Más previsoras, y con más conciencia de sus intereses, nuestras provincias del norte, se les vé brillar aquí, como escepción honrosa en medio del general abandono, construyendo á sus espensas caminos reales que conducían de Vitoria á Pamplona, de Bilbao á Logroño, y de Miranda, por el puerto de Arlaban hasta la frontera de Guipúzcoa. Las vías de comunicación son para los pueblos, lo que las arterias en el cuerpo humano; una nación sin caminos ni canales es un cuerpo sin vida; por eso, mientras aquellas hermosas provincias crecían en la prosperidad que le daba la circulación de sus propios recursos, bajo una paternal administración, veíanse á estas otras caminar de día en día hacia la más dolorosa de las prostraciones.

Nuestros puertos de mar tampoco fueron objeto de más atención de parte de los gobiernos; en el siglo XVII, todavia la mayor parte de ellos se ostentaban en su estado de naturaleza; sin lecho cómodo, ni abrigo que les guaraciera de las furias de mar, las operaciones de carga y descarga se hacían tardas y peligrosas. Por otra parte la falta de fortificaciones para la defensa les tenía siempre espuestos á las acometidas de los enemigos. Así los ingleses pudieron penetrar en el de Cádiz, el año mil quinientos ochenta y siete y destruirnos veintiseis navios. En mil seiscientos sesenta y seis escribió el embajador de Francia á Luis XIV. «Los puertos de España se hallan todos abiertos, sin ninguna defensa;» y en comprobación de ello añadía, que los ingleses acababan de apoderarse de una tartana de Marsella casi en el mismo puerto de Cádiz. Así se comprende que en mil seiscientos noventa y uno, el conde de Estrées bombardease con su escuadra á Barcelona, y al año siguiente á Alicante.

Baste decir que la importante plaza de Cartagena, tenía por toda fortificación, exceptuando su castillo de la lanza y escudo, una mal formada muralla de tapia, tan débil que á lo